VISIT…

НАРКОМ ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР

НАСТАВЛЕНИЕ
ПО АВТОТРАНСПОРТНОЙ СЛУЖБЕ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ СОЮЗА ССР

ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
НАРКОМАТА ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР
МОСКВА — 1941

МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР

НАСТАВЛЕНИЕ
ПО АВТОТРАКТОРНОЙ СЛУЖБЕ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ СОЮЗА ССР

ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР
Москва — 1964

ПРИКАЗ

МИНИСТРА ОБОРОНЫ СССР

№ 283

24 сентября 1959 г. **г. Москва**

1. Ввести в действие объявляемое Наставление по автотракторной службе Вооруженных Сил Союза ССР.

2. С выходом настоящего Наставления считать утратившими силу:

— Наставление по эксплуатации тракторов Вооруженных Сил Союза ССР (приказ МВС 1948 года № 61);

— Наставление по эксплуатации автомобилей Вооруженных Сил Союза ССР (приказ МВС 1949 года № 55);

— Наставление по ремонту автомобилей и тракторов Советской Армии (приказ ВМ 1950 года № 139);

— Наставление по эксплуатации автомобилей и тракторов в Военно-морских силах (приказ ВМФ 1952 года № 340);

— приложения № 1, 2, 3, 4 и форму № 1 приложения № 10 к приказу Министра обороны СССР 1954 года № 126;

— примечание № 1 приложения к приказу Министра обороны СССР 1954 года № 030 в части, касающейся автомобилей;

— форму № 58 (Путевой лист) приложения к приказу Министра обороны СССР 1956 года № 134 и пояснения к этой форме.

Заместитель Министра обороны СССР
Маршал Советского Союза И. КОНЕВ

В Наставлении по автотракторной службе Вооруженных Сил Союза ССР излагаются основные положения по эксплуатации, хранению, ремонту, эвакуации автотракторной техники и снабжению автотракторной техникой и имуществом в мирное и военное время, обязанности должностных лиц по автотракторной службе, а также основные положения по автотракторной подготовке личного состава, организации технического и материального обеспечения по автотракторной (технической) службе боевых действий войск.

Настоящим Наставлением руководствоваться всем воинским частям, соединениям, штабам, управлениям, учреждениям и заведениям Вооруженных Сил Союза ССР.

Глава I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Боевая и повседневная деятельность войск неразрывно связана с массовым использованием автотракторной техники. От ее наличия и технического состояния, а также от уровня подготовленности личного состава автотракторной службы в значительной степени зависят подвижность, маневренность войск и успешное выполнение стоящих перед ними задач.

2. Основной задачей автотракторной службы является организация и осуществление технического и материального обеспечения войск по своей службе в мирное и военное время.

На автотракторную службу возлагается:

— организация и осуществление технически правильного использования, обслуживания, содержания (хранения), ремонта и эвакуации автотракторной техники;

— своевременное обеспечение соединений и частей автотракторной техникой и автотракторным имуществом по установленным нормам (штатам, табелям);

— руководство автотракторной подготовкой

личного состава войск и подготовкой специалистов службы;

— руководство совершенствованием существующих и обеспечение создания новых образцов автотракторной техники.

3. К автотракторной технике относятся автомобили, гусеничные и колесные тягачи, транспортеры, тракторы и автотракторные прицепы, принятые на снабжение Вооруженных Сил Союза ССР.

4. К автотракторному имуществу относятся агрегаты, запасные части, материалы, электрооборудование, автомобильные шины и резино-технические изделия для автотракторной техники; оборудование, приспособления, инструмент и принадлежности для эксплуатации и ремонта машин [1], учебно-наглядные пособия (разрезные машины и агрегаты, макеты, стенды, кинофильмы, литература, плакаты и др.) для автотракторной подготовки.

5. Использование автотракторной техники и ее техническое обслуживание в процессе использования называется эксплуатацией машин.

6. Правильное использование автотракторной техники заключается в использовании ее по прямому назначению с соблюдением установленных технических норм и правил, обеспечивающих постоянную готовность и нормальную работу машин в любых условиях.

---

[1] Под наименованием «машина» подразумевается автомобиль, колесный или гусеничный тягач, транспортер и трактор.

7. Исправной машиной считается машина, полностью укомплектованная положенными отрегулированными и нормально работающими агрегатами, узлами, механизмами, приборами, деталями и пригодная к использованию по назначению.

8. К использованию допускаются только исправные машины.

Состояние агрегатов, приборов и механизмов должно обеспечивать безопасность движения.

9. Боевая готовность машины определяется ее исправностью, наличием подготовленного водителя, заправкой горючим и другими эксплуатационными материалами, укомплектованностью индивидуальным комплектом запасных частей и материалов, приспособлениями, светомаскировочными устройствами и инструментом (по установленным табелям и нормам), необходимыми для выполнения предстоящей задачи.

10. Каждая машина воинской части [1] (подразделения) закрепляется за водителем.

К вождению машин допускаются военнослужащие (рабочие), хорошо знающие устройство машины, ее обслуживание, правила вождения и движения и имеющие удостоверение на право управления машиной.

11. Техническое обслуживание машин включает проверку их укомплектованности, исправности механизмов, приборов, агрегатов, их чистку, мойку, регулировку и смазку, заправку горючим, смазочными материалами, охлаждающей жидко-

[1] Под наименованием «воинская часть» понимается также соединение, учреждение и заведение Вооруженных Сил.

стью, специальными жидкостями, сжатым воздухом, а также крепежные работы.

Неисправности машин, выявленные в процессе технического обслуживания, должны быть устранены.

12. Содержание (хранение) машин заключается в проведении мероприятий, обеспечивающих сохранность и предупреждение от разрушений и повреждений агрегатов, механизмов, деталей и машин в целом.

Хранение машин при казарменном и лагерном расположении воинской части должно осуществляться, как правило, в закрытых помещениях или под навесами.

13. Ремонт автотракторной техники заключается в устранении неисправностей и восстановлении работоспособности ее агрегатов, механизмов, приборов, узлов и деталей.

В соединении (части, подразделении) ремонт осуществляется личным составом ремонтных частей (подразделений) и водителями машин.

14. Эвакуация автотракторной техники заключается в выводе поврежденных машин с мест повреждения и доставке их на сборные пункты поврежденных машин (СППМ) или в ремонтные части (подразделения), а также в вытаскивании и сборе застрявших, затонувших, зараженных и оставленных на поле боя машин.

15. Снабжение (обеспечение) воинских частей автотракторной техникой и автотракторным имуществом включает:

— своевременное истребование и получение недостающей автотракторной техники и автотракторного имущества;

— использование отпускаемого лимита денежных средств на приобретение автотракторного имущества;

— хранение имущества на складе, его распределение, отпуск, перевозку и учет;

— сбор годных агрегатов и деталей со списанных машин;

— использование трофейной техники и имущества.

16. Обеспечение воинских частей автотракторной техникой и автотракторным имуществом осуществляют те органы автотракторной службы, в которых они состоят на учете и снабжении.

17. Учет и отчетность по автотракторной технике и автотракторному имуществу ведутся в соответствии с Наставлением по учету материальных средств, приказами Министра обороны СССР и табелями донесений.

18. Руководство автотракторной (технической) службой командиры соединений (частей, подразделений) осуществляют лично и через начальников технической службы [1] (автомобильных техников)..

Непосредственное руководство автотракторной (технической) службой осуществляют:

— в корпусе — начальник автотракторной службы корпуса;

— в дивизии (полку) — начальник технической (танко-технической) службы дивизии (полка);

[1] Под наименованием «начальник технической службы» подразумевается также начальник танко-технической службы, начальник автотракторной службы или другое лицо, непосредственно отвечающее за автотракторную технику.

— в батальоне — заместитель командира батальона по технической части (старший автомобильный техник).

19. Начальник технической службы, организуя техническое и материальное обеспечение соединения (части), согласовывает свою работу с начальником штаба, заместителем командира соединения (части) по тылу и начальниками служб.

20. Начальник технической службы соединения (части) имеет право давать нижестоящим начальникам службы указания по вопросам эксплуатации, ремонта и эвакуации автотракторной техники, снабжения войск автотракторной техникой и имуществом, по автотракторной подготовке и другим вопросам службы.

21. Автотракторная подготовка личного состава, являясь составной частью боевой подготовки войск, включает:

— специальную подготовку офицерского состава автотракторной службы;

— подготовку водителей машин и младших специалистов автотракторной службы и совершенствование их знаний;

— подготовку офицеров, сержантов и солдат родов войск по автотракторной службе.

22. Для проведения занятий в каждой части выделяются помещения и оборудуется необходимое количество классов автотракторной подготовки.

Для отработки задач по практическому вождению машин распоряжением командиров соединений оборудуются автодромы из расчета один — два на соединение, а при размещении соединения

в нескольких гарнизонах — по одному автодрому на каждый гарнизон (отдельно расположенный полк).

23. Автотракторная подготовка офицеров проводится по планам командирской подготовки соединения (части).

24. Автотракторная подготовка сержантов и солдат родов войск проводится в подразделениях частей по планам и программам боевой подготовки войск. Организация и проведение занятий возлагаются на командиров подразделений.

25. Подготовка младших специалистов автотракторной службы, водителей гусеничных и специальных машин проводится в учебных автомобильных частях (школах) по программам Автотракторного управления Министерства обороны Союза ССР.

26. Совершенствование знаний водителей машин и младших специалистов автотракторной службы проводится в частях и подразделениях по планам боевой подготовки соединений и частей.

Специальная подготовка молодых водителей, поступающих в армию по призыву, организуется и проводится, как правило, в масштабе части в начале учебного года и заключается в проведении сборов по соответствующим программам.

27. Автотракторная подготовка личного состава частей действующей армии организуется и проводится на основе указаний командира части в соответствии с выполняемой задачей.

28. Присвоение военнослужащим Вооруженных Сил Союза ССР квалификации водителей машин и младших специалистов автотракторной службы

и выдача им соответствующих удостоверений производятся согласно положениям, устанавливаемым приказами Министра обороны СССР.

29. Содержание, порядок и объем работ по автотракторной службе, кроме настоящего Наставления, определяются техническими описаниями, руководствами, инструкциями по отдельным вопросам эксплуатации, ремонта, эвакуации и снабжения, утвержденными Автотракторным управлением Министерства обороны Союза ССР.

Глава II

ОБЯЗАННОСТИ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ ПО АВТОТРАКТОРНОЙ СЛУЖБЕ

30. Командир части (подразделения) в соответствии с Уставом внутренней службы Вооруженных Сил Союза ССР несет полную ответственность за постоянную боевую готовность автотракторной техники, правильное ее использование, обслуживание, содержание (хранение), ремонт и эвакуацию.

31. Начальник автотракторной службы корпуса подчиняется командиру корпуса и непосредственно отвечает за организацию технического и материального обеспечения соединений и частей корпуса.

Он обязан:

— знать устройство машин, правила их эксплуатации, содержания (хранения), ремонта и эвакуации;

— знать наличие, техническое состояние машин и принимать меры к поддержанию их в постоянной боевой готовности;

— знать состояние и производственные возможности автотракторных ремонтных мастерских соединений и частей корпуса и совершенство-

вать их техническую оснащенность и боевую готовность;

— контролировать организацию эксплуатации, ремонта и эвакуации машин в соединениях и частях корпуса;

— лично проверять содержание, техническое состояние и готовность машин, оборудование парков и организацию внутренней службы в них;

— изучать причины автотракторных происшествий и принимать меры по их предупреждению;

— проверять хранение, учет и использование автотракторного имущества и работу автотракторных ремонтных мастерских;

— контролировать организацию автотракторной подготовки личного состава в соединениях и частях корпуса и оказывать им необходимую помощь;

— организовать изучение личным составом новых машин, поступающих на укомплектование войск;

— изучать и обобщать опыт технического и материального обеспечения и доводить его до соединений и частей;

— организовать положенные учет и отчетность.

32. Начальник технической службы соединения (части) отвечает за организацию технического и материального обеспечения соединения (части), за техническую исправность автотракторной техники и укомплектованность ее табельным имуществом, за технически правильное использование и своевременное обслуживание, ремонт и эвакуацию машин, за организацию парков и внутренней службы в них, организацию технической подготовки личного состава по своей специальности,

за боевую и мобилизационную готовность службы и подчиненных подразделений.

Он обязан:

— участвовать в разработке плана боевой и политической подготовки соединения (части), контролировать его выполнение по своей службе и руководить автотракторной подготовкой всего личного состава, лично проводить занятия с офицерами управления соединения (части);

— знать устройство машин, правила их эксплуатации, содержания (хранения), ремонта и эвакуации; изучать новые машины, поступающие на укомплектование частей и подразделений;

— знать наличие и техническое состояние машин и обеспеченность автотракторным имуществом, лично производить осмотр автотракторной техники;

— организовать технически правильное использование, обслуживание, содержание (хранение), ремонт и эвакуацию машин и автотракторного имущества, обеспечивая постоянную исправность и укомплектованность машин;

— своевременно истребовать и получать недостающие машины и имущество;

— руководить технической подготовкой личного состава по специальности и оказывать помощь командирам частей (подразделений);

— руководить работами по устройству и оборудованию парков, организовать и контролировать несение внутренней службы в них;

— выявлять и изучать причины автотракторных происшествий, принимать меры по их предупреждению;

— контролировать качество поступающего горючего и смазочных материалов и их применение;

— знать состояние и производственные возможности автотракторных мастерских, содержать их в постоянной боевой готовности и руководить их работой, размещением и перемещением;

— организовывать сборные пункты поврежденных машин и эвакуацию на них вышедших из строя машин;

— знать укомплектованность соединения (части) личным составом автотракторной службы и степень его подготовленности;

— принимать участие в разработке мероприятий по охране, обороне и противоатомной защите машин, организовать охрану, оборону и защиту автотракторной ремонтной мастерской и склада автотракторного имущества;

— изучать и обобщать опыт технического и материального обеспечения и доводить его до частей (подразделений);

— организовать учет и своевременно представлять установленные отчеты и донесения.

33. Старший помощник (помощник) начальника технической службы соединения (части) подчиняется начальнику технической службы соединения (части).

Он обязан:

— знать устройство машин, правила их эксплуатации, содержания (хранения), ремонта и эвакуации;

— знать наличие и техническое состояние машин соединения (части);

— организовать технически правильное ис-

пользование, техническое обслуживание, содержание (хранение), ремонт и эвакуацию машин;

— руководить работами по устройству и оборудованию парков и обеспечивать поддержание порядка в них;

— изучать причины автотракторных происшествий, разрабатывать и осуществлять мероприятия по их предупреждению;

— знать состояние и производственные возможности автотракторных ремонтных мастерских и эвакуационных подразделений и руководить их работой;

— своевременно истребовать, получать и распределять автотракторное имущество, руководить работой склада автотракторного (автобронетанкового) имущества, проверять хранение и использование имущества в частях (подразделениях);

— вести положенные учет и отчетность по автотракторной технике и имуществу.

34. Заместитель командира подразделения по технической части (автомобильный техник) непосредственно отвечает за техническую подготовку личного состава подразделения по своей специальности, за техническую исправность автотракторной техники, ее технически правильное использование, обслуживание, хранение, ремонт и эвакуацию.

Он обязан:

— в совершенстве знать устройство машин, правила их эксплуатации, содержания (хранения), ремонта и эвакуации;

— знать наличие и техническое состояние машин подразделения;

— организовать технически правильное использование машин, их обслуживание и хранение; лично руководить работами по техническому обслуживанию и текущему ремонту машин подразделения;

— принимать меры по предупреждению автотракторных происшествий;

— руководить подготовкой машин к выходу из парка, а также обслуживанием их по возвращении в парк;

— руководить работами по устройству и оборудованию парка, а также обеспечивать поддержание порядка в парке на участке подразделения;

— проводить занятия с личным составом по изучению устройства, эксплуатации и ремонту машин;

— обеспечивать правильное применение и экономное расходование горючего, смазочных и других эксплуатационных материалов;

— вести учет и своевременно представлять установленные отчеты и донесения.

35. Командир автомобильного отделения (командир отделения тяги, автомобильный механик подразделения) отвечает за техническую исправность машин, своевременное и качественное обслуживание, текущий ремонт и эвакуацию, за привитие водителям практических навыков по техническому обслуживанию, текущему ремонту и вождению машин подразделения.

Он обязан:

— знать устройство, правила эксплуатации и основные положения по ремонту машин подразделения;

— знать наличие, техническое состояние, запас моторесурсов и сроки ремонта машин подразделения;

— уметь водить машины подразделения и производить все работы по их техническому обслуживанию и текущему ремонту;

— лично ежедневно проверять техническое состояние и содержание машин;

— непосредственно руководить техническим обслуживанием, текущим ремонтом и подготовкой машин к выходу из парка, лично проверять выходящие из парка машины;

— лично производить работы по регулировке механизмов машин и выполнять работы, которые не могут быть выполнены водителями;

— следить за правильным и своевременным оформлением положенной документации;

— проводить мероприятия по предупреждению происшествий с машинами, увеличению межремонтных пробегов машин и экономии горючего, смазочных и других эксплуатационных материалов;

— руководить работами по укрытию и маскировке машин.

36. Начальник пункта технического обслуживания (ПТО) части подчиняется начальнику технической службы (начальнику мастерской) части. Он является непосредственным начальником личного состава пункта технического обслуживания и отвечает за своевременное и качественное техническое обслуживание автотракторной техники.

Он обязан:

— знать особенности конструкции, объем и последовательность работ по техническому обслуживанию машин части (подразделения);

— производить качественное и в полном объеме техническое обслуживание машин;

— обучать личный состав пункта технического обслуживания правильным приемам технического обслуживания машин, определения и устранения неисправностей;

— обеспечивать рабочие места необходимым оборудованием, инструментом, приспособлениями, запасными частями, материалами и технической документацией на техническое обслуживание машин;

— содержать в чистоте и исправном состоянии рабочие места, оборудование, инструмент и приспособления;

— контролировать своевременное прибытие машин на пункт технического обслуживания;

— вести установленные учет и отчетность.

37. Старший машины назначается из офицеров или сержантов. Ему подчиняется весь личный состав машины, включая водителя. Он несет полную ответственность за правильное использование машины и сохранность груза, а также за соблюдение дисциплины всем личным составом, следующим в машине.

Он обязан:

— знать цель поездки на машине, порядок и сроки выполнения задания, основные требования правил движения машин (скорости движения машин, правила обгона, порядок проезда через же-

лезнодорожные переезды, движение при густом тумане, ночью и т. п.) и не допускать нарушения их водителем;

— перед выездом в рейс удостовериться в исправности машины, изучить особенности маршрута движения, знать опасные места дорог (крутые повороты, населенные пункты, железнодорожные переезды, крутые спуски и подъемы) и ознакомить с этим водителя;

— при перевозке людей в машинах знать и точно выполнять нормы посадки и правила перевозки, назначать старшего в кузове и наблюдающих за креплениями бортов;

— знать и соблюдать нормы погрузки на машины перевозимого груза и правила его крепления, а при перевозке взрывчатых, легковоспламеняющихся и других опасных грузов — особые правила по обращению с ними;

— своевременно и в целости доставлять перевозимый груз в указанное место;

— уметь пользоваться картой, схемой маршрута и ориентироваться на местности;

— находиться в кабине рядом с водителем.

38. Начальник контрольно-технического пункта (КТП) подчиняется начальнику технической службы части и отвечает за исправность выпускаемых из парка машин.

Он обязан:

— знать и точно выполнять инструкцию начальнику контрольно-технического пункта;

— знать устройство имеющихся в части машин и технические требования, предъявляемые к ним при проверке;

— проверять исправность выходящих из парка машин, наличие и правильность оформления у водителей положенных документов, задерживать неисправные машины и машины с неоформленными путевыми документами у водителей;

— докладывать начальнику технической службы и сообщать дежурному по парку о задержании машин на контрольно-техническом пункте и о повреждениях машин, возвратившихся в парк;

— содержать в образцовом состоянии контрольно-технический пункт.

39. Водитель [1] отвечает за сбережение закрепленной за ним машины, постоянную ее исправность и готовность к немедленному использованию.

Он обязан:

— твердо знать материальную часть, технические возможности и правила эксплуатации закрепленной за ним машины;

— уметь отлично водить машину днем и ночью в различных дорожных условиях в любую погоду;

— содержать машину исправной и в постоянной готовности к действию;

— знать и точно соблюдать правила движения по дорогам и вне дорог, сигналы регулирования и управления; без приказа своего командира никому не передавать управление машиной;

— внимательно следить за командами и сигналами своего командира, быстро и четко их выполнять;

---

[1] Под водителем подразумевается шофер автомобиля (колесного бронетранспортера), механик-водитель гусеничного тягача (транспортера) и тракторист.

— знать сроки и объем работ по техническому обслуживанию, межремонтные нормы пробега машины, уметь выполнять работы по техническому обслуживанию и текущему ремонту, частичной дезактивации и дегазации машины;

— знать нормы расхода горючего и смазочных материалов и не допускать их перерасхода;

— предупреждать поломки и неисправности, докладывать о них командиру и немедленно устранять;

— при использовании машины иметь при себе удостоверение на право управления машиной, служебную книжку и путевой лист; водитель транспортного автомобиля, кроме того, должен иметь талон на право эксплуатации;

— знать нормы, правила посадки и перевозки людей, размещения, укладки и крепления грузов в кузове машины, не допускать ее перегрузки;

— своевременно и в целости доставлять груз в указанное место;

— уметь пользоваться картой, схемой маршрута и ориентироваться на местности;

— в полевых условиях безотлучно находиться при машине и не менять место ее размещения без разрешения своего командира, использовать всякую возможность для осмотра, обслуживания и приведения машины в порядок;

— укрывать и маскировать машину в боевых условиях.

40. Командир (начальник) отдельной ремонтной части отвечает за производственную деятельность ремонтной части, выполнение планов, качество ремонта, состояние оборудования подвиж-

ных мастерских, производственную и боевую готовность части.

Он обязан:

— руководить производственной деятельностью ремонтной части;

— обеспечить своевременное и качественное выполнение производственных планов и заданий;

— принимать меры для обеспечения ремонтной части ремонтным фондом, запасными частями, оборудованием, приспособлениями, инструментом, горючим, смазочными и другими необходимыми материалами; следить за правильным и экономным их расходованием;

— руководить развертыванием, свертыванием и перемещением ремонтной части, организовать ее охрану, оборону и противоатомную защиту;

— обеспечивать правильную организацию труда, выполнение личным составом установленных норм выработки и непрерывное совершенствование технологии и культуры производства;

— принимать меры к доукомплектованию ремонтной части личным составом;

— организовать учет произведенных работ по ремонту машин и автотракторного имущества, а также учет запасных частей, инструмента и материалов;

— соблюдать трудовое законодательство и охрану труда, обеспечить выполнение коллективных договоров и руководить социалистическим соревнованием;

— организовать противопожарную охрану ремонтной части.

41. Заместитель командира (начальника) ремонтной части по технической части является его

первым заместителем и прямым начальником всего личного состава ремонтной части.

Он отвечает за правильную организацию и качество ремонта машин, за выполнение производственных планов и заданий, постоянную готовность к использованию специальных и транспортных машин и оборудования, а также за производственную готовность ремонтной части.

Он обязан:

— знать материальную часть ремонтируемых машин, технологию их ремонта и ремонтные возможности своей части, приказы, директивы, инструкции и указания по ремонту машин, а также знать оборудование ремонтной части;

— правильно организовать производственный процесс, загрузку оборудования и механизацию производимых работ и обеспечить выполнение производственных планов и заданий;

— обеспечить надлежащее техническое состояние, правильную эксплуатацию, ремонт, хранение и учет всего технологического оборудования, приспособлений, инструмента, подвижных мастерских, отопления, вентиляции, силовой и осветительной электрической сети;

— организовать производственное планирование;

— организовать правильный учет, хранение и содержание ремонтного фонда, готовой продукции и автотракторного имущества;

— организовать правильное и экономное расходование агрегатов, запасных частей, инструмента и ремонтно-технических материалов;

— обеспечить строгое соблюдение технологического процесса ремонта и высокое качество производимых работ;

— организовать разработку и внедрение в производство технической документации, новых совершенных методов ремонта и мероприятий по повышению производственной мощности, производительности труда и качества ремонта, а также по сокращению материальных затрат;

— организовать рационализаторскую и изобретательскую работу, внедрение в производство наиболее совершенных приспособлений и инструмента, а также обмен опытом с другими ремонтными частями; организовать и проводить специальную подготовку и повышение квалификации личного состава;

— разрабатывать мероприятия по охране труда и технике безопасности и руководить внедрением этих мероприятий в производство;

— разрабатывать и осуществлять мероприятия по противопожарной охране ремонтной части.

42. Начальник отделения технического контроля ремонтной части подчиняется командиру (начальнику) ремонтной части и несет ответственность за организацию технического контроля и качество выпускаемой продукции.

Он обязан:

— знать материальную часть ремонтируемых машин, технические условия на их ремонт; знать приказы, инструкции и указания по вопросам качества и комплектности выпускаемой продукции и строго их выполнять;

— правильно организовать технический контроль в ремонтной части и расстановку личного

состава отделения технического контроля по подразделениям и рабочим постам;

— обеспечить правильную организацию дефектации деталей согласно техническим условиям;

— контролировать соблюдение технологического процесса, принимать машины по окончании ремонта в соответствии с техническими условиями и участвовать в сдаче готовой продукции представителям воинских частей;

— периодически проверять точность и состояние контрольно-измерительных приборов, инструмента и приспособлений и контролировать их хранение;

— проверять ремонтный фонд, материалы, новые детали и принадлежности, поступающие в ремонтную часть;

— вести учет и анализировать причины брака, разрабатывать и проводить мероприятия по предупреждению брака;

— своевременно докладывать командиру (начальнику) ремонтной части о всех нарушениях технологии производства и технических условий на ремонт машин.

43. Начальник автотракторной мастерской соединения (части) подчиняется начальнику технической службы соединения (части) и является прямым начальником всего личного состава мастерской. Он отвечает за организацию производственной деятельности мастерской, своевременное и качественное выполнение ремонтных работ (технического обслуживания), за сохранность оборудования, инструмента, запасных частей и материалов и поступивших в ремонт машин, а

также за эвакуацию поврежденных машин соединения (части).

Он обязан:

— руководить производственной деятельностью, размещением и перемещением мастерской, специальной подготовкой личного состава по повышению квалификации;

— обеспечить выполнение производственных планов (заданий) и высокое качество ремонта машин;

— знать материальную часть ремонтируемых машин, технологию их ремонта (обслуживания) и ремонтные возможности мастерской, знать устройство оборудования мастерской и умело использовать его при ремонте;

— своевременно истребовать и получать необходимые запасные части, инструмент и материалы и принимать меры по обеспечению ими мастерской;

— контролировать качество работ и обеспечивать выполнение личным составом установленных норм выработки; добиваться повышения производительности труда и улучшения качества ремонта;

— следить за правильным использованием оборудования и экономным расходованием запасных частей, инструмента и материалов;

— по указанию начальника технической службы соединения (части) организовать техническое обслуживание и ремонт машин в частях и подразделениях (на месте повреждения машин), для чего высылать ремонтные подразделения, бригады или отдельных специалистов;

— осуществлять эвакуацию поврежденных машин на сборные пункты и организовать их хранение и восстановление;

— организовать радиационную и химическую разведку района размещения мастерской, сборного пункта поврежденных машин, определять зараженность машин, подлежащих ремонту и эвакуации, и организовать их дезактивацию, дегазацию и дезинфекцию;

— выделять необходимые силы и средства в состав технического замыкания колонн на марше;

— организовать учет произведенных работ по техническому обслуживанию и ремонту машин и автотракторного имущества, а также прихода и расхода запасных частей и материалов;

— непосредственно организовать оборону, противоатомную защиту, а также противопожарные мероприятия и маскировку мастерской.

44. Начальник автотракторной мастерской подразделения подчиняется заместителю командира подразделения по технической части (автомобильному технику). Он отвечает за своевременное и качественное выполнение работ по текущему ремонту и техническому обслуживанию машин подразделения, за сохранность мастерской, запасных частей и материалов.

Он обязан:

— руководить работой мастерской по техническому обслуживанию и текущему ремонту машин подразделения;

— знать материальную часть машин подразделения, их техническое обслуживание и текущий ремонт; знать и умело применять оборудование, приборы и приспособления мастерской;

— осуществлять эвакуацию поврежденных машин подразделения;

— обеспечить правильную эксплуатацию и своевременный ремонт мастерской и имеющегося в ней оборудования, приспособлений и инструмента;

— обеспечить укрытие и маскировку мастерской, принимать меры по ее охране, обороне и защите;

— осуществлять техническое замыкание колонны подразделения на марше;

— вести установленный учет и отчетность.

45. Командир эвакуационной части (подразделения) отвечает за постоянную готовность части (подразделения) к выполнению заданий по эвакуации поврежденных машин.

Он обязан:

— организовать своевременное и качественное выполнение заданий по эвакуации поврежденных машин;

— руководить развертыванием, свертыванием и перемещением эвакуационной части (подразделения);

— организовать силами и средствами эвакуационной части (подразделения) сборные пункты поврежденных машин, радиационную и химическую разведку района их размещения и путей эвакуации, а также определение зараженности машин, подлежащих эвакуации, и их дезактивацию, дегазацию и дезинфекцию;

— организовать установленные учет и отчетность;

— организовать охрану, оборону и противоатомную защиту эвакуационной части (подразделения) и сборных пунктов поврежденных машин.

46. Заместитель командира эвакуационной части (подразделения) по технической части является первым заместителем командира и прямым начальником всего личного состава эвакуационной части (подразделения). Он отвечает за выполнение планов и заданий по эвакуации поврежденных машин, состояние тягачей и оборудования.

Он обязан:

— знать материальную часть, правила эксплуатации и ремонта и рациональные способы эвакуации машин;

— обеспечить своевременное и качественное выполнение заданий по эвакуации поврежденных машин;

— обеспечить правильную организацию работ по вытаскиванию застрявших (утонувших) машин и подготовку их для транспортировки или буксировки;

— организовать силами и средствами эвакуационной части (подразделения) сборные пункты поврежденных машин и правильное хранение на них эвакуированных машин, агрегатов и автотракторного имущества;

— обеспечить правильную эксплуатацию и ремонт всех машин, приспособлений, оборудования и инструмента эвакуационной части (подразделения);

— осуществлять укрытие и маскировку эвакуационной части (подразделения) и сборных пунктов поврежденных машин;

— обеспечить выполнение мероприятий по технике безопасности;

— вести установленные учет и отчетность.

47. Начальник Центрального, окружного (фронтового, армейского) автотракторного склада является прямым начальником всего личного состава склада. Он отвечает за постоянную готовность склада к приемке и выдаче автотракторной техники и автотракторного имущества, сохранность автотракторной техники и автотракторного имущества, находящихся на хранении, хозяйственную и операционную деятельность склада.

Он обязан:

— знать машины и основную номенклатуру автотракторного имущества, правила приемки, хранения, выдачи и сдачи машин и имущества;

— обеспечить перемещение и размещение склада, его охрану, оборону и противоатомную защиту;

— обеспечить полную сохранность машин и автотракторного имущества;

— организовать своевременную приемку, обработку и выдачу машин и автотракторного имущества;

— организовать погрузочно-выгрузочные работы, совершенствовать средства механизации складских работ;

— обеспечить выполнение мероприятий по технике безопасности;

— организовать противопожарную охрану склада;

— вести установленные учет и отчетность.

48. Начальник (заведующий) склада автотракторного (автобронетанкового) имущества [1]

[1] В дальнейшем «склад автотракторного (автобронетанкового) имущества» для краткости будет именоваться «автотракторный склад».

соединения (части) подчиняется начальнику технической службы соединения (части), является прямым начальником всего личного состава склада и отвечает за сохранность имущества, содержащегося на складе.

Он обязан:

— организовать своевременную приемку, обработку, выдачу и учет автотракторного имущества;

— знать номенклатуру автотракторного имущества, выполнять правила по приемке, хранению, выдаче и сдаче имущества;

— знать наличие и состояние автотракторного имущества на складе и лично проверять его;

— обеспечить своевременное перемещение автотракторного имущества склада в новый район в ходе боевых действий соединения (части) и по боевой тревоге;

— обеспечить полную сохранность и пожарную безопасность автотракторного имущества;

— вести установленные учет и отчетность.

Глава III

ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОТРАКТОРНОЙ ТЕХНИКИ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

49. Автомобили, колесные и гусеничные тягачи, транспортеры и тракторы по назначению разделяются на группы: боевые, строевые, учебные (учебно-боевые) и транспортные (вспомогательные).

К **боевым** машинам относятся:

— машины с установленным на них вооружением (артиллерийские, минометные, пулеметные установки и др.);

— машины, предназначенные для буксировки артиллерийских систем и специальных прицепов, на которых установлена боевая техника;

— машины с установленной на них боевой техникой (прожекторные станции, радиостанции, радиолокаторные установки и др.).

К **учебно-боевым** машинам относятся боевые машины, предназначенные для отработки задач по боевой подготовке и совершенствования водителей по практическому вождению машин.

К **строевым** машинам относятся:

— машины, предназначенные для перевозки личного состава, различного вооружения с поло-

женными расчетами, а также для перевозки боеприпасов, военно-технического и другого табельного имущества;

— специальные машины, предназначенные для обеспечения управления, а также для боевого и технического обеспечения войск (мастерские всех видов, электростанции, зарядные станции, компрессорные установки, лаборатории, опреснительные и фильтровальные установки, санитарные и штабные автобусы, авторазливочные машины, автодегазаторы, машины понтонно-переправочных парков, плавающие машины, автокраны и др., а также автоцистерны, топливозаправщики и водомаслозаправщики строевых подразделений);

— легковые автомобили строевых подразделений;

— тягачи для буксировки самолетов на аэродромах;

— гусеничные тягачи и тракторы для эвакуации танков, тягачей и автомобилей, для буксировки и работы со штатным оборудованием дорожных и инженерных частей, а также гусеничные тягачи и тракторы с установленным на них специальным оборудованием.

К **учебным** машинам относятся:

— машины, предназначенные для обучения личного состава практическому вождению;

— машины, предназначенные для научных и экспериментально-исследовательских целей.

К **транспортным** (вспомогательным) машинам относятся:

— грузовые автомобили всех воинских частей, предназначенные согласно штатам для хозяйственного обслуживания;

— легковые автомобили воинских частей, предназначенные для повседневного служебного использования;

— специальные автомобили, предназначенные для повседневного хозяйственного, бытового, медицинского, технического и других видов обслуживания воинских частей (санитарные автомобили, пассажирские автобусы, кинопередвижки, звуковещательные станции, снегоочистители, дезинфекционные камеры и душевые установки, рефрижераторы, пожарные автомобили, автокраны, автоцистерны, топливозаправщики, водомаслозаправщики и др.);

— тракторы, предназначенные для обеспечения хозяйственной деятельности частей и для выполнения всех транспортных и других работ.

50. Зачисление каждой машины в ту или иную группу производится на основании штата и объявляется приказом командира воинской части.

51. По типам автомобили разделяются на грузовые, специальные и легковые.

К **грузовым** автомобилям относятся автомобили (в том числе и типа «пикап»), предназначенные для перевозки войск и грузов.

К **специальным** автомобилям относятся автомобили, имеющие установленное на них специальное оборудование или приспособленные для перевозки груза определенного вида и имеющие соответствующие ему типы кузовов.

К **легковым** автомобилям относятся автомобили, предназначенные для перевозки небольшого числа людей (2—7 человек).

52. Право содержания машин имеют воинские части, которым машины положены по штату. Содержание машин одной марки вместо другой разрешается, если это не противоречит их штатному назначению. Содержание и эксплуатация сверхштатных машин, а также машин одного типа вместо другого (например, легковых вместо грузовых) запрещаются.

При наличии сверхштатных машин они приводятся в исправное состояние и ставятся на консервацию.

В группу боевых и строевых машин зачисляются лучшие, технически исправные машины, имеющие наибольший запас хода до очередного ремонта.

53. Техническое состояние машин определяется их исправностью и запасом хода до очередного среднего или капитального ремонта.

Каждая машина должна быть полностью укомплектована положенным инструментом, запасными частями, принадлежностями, светомаскировочными устройствами и другим табельным имуществом.

54. Основным показателем технического состояния машин воинской части является коэффициент технической готовности (КТГ).

Коэффициент технической готовности на данный момент определяется отношением количества исправных машин к списочному количеству машин воинской части.

55. Запасом хода машины называется возможный пробег (в километрах или мото-часах) машины до очередного среднего или капитального ремонта.

Запас хода машины определяется как разность между установленной нормой межремонтного пробега и совершенным пробегом, при этом учитывается фактическое техническое состояние машины.

2. ПОРЯДОК ИСПОЛЬЗОВАНИЯ МАШИН

56. Все машины используются только по прямому назначению.

В мирное время машины используются в пределах годовых норм, устанавливаемых приказами Министра обороны СССР; во время боевых действий — исходя из конкретных боевых задач.

Все машины, использование которых не планируется на период больше двух месяцев, должны быть поставлены на консервацию.

Использовать боевые и строевые машины для целей, непосредственно не связанных с боевой подготовкой войск, запрещается.

57. В мирное время на транспортные автомобили, предназначенные для повседневной эксплуатации, Автотракторным управлением (отделом) военного округа, отдельной армии выдаются талоны на право эксплуатации (приложение 1).

Для воинских частей центрального подчинения талоны на право эксплуатации выдаются органами автотракторной службы, где они состоят на учете и снабжении.

58. Машины, поступающие на укомплектование воинских частей, должны быть исправными, со всем положенным оборудованием, принадлежностями, инструментом, запасными частями, материалами и документами.

59. Для приемки прибывшей в воинскую часть машины приказом командира части назначается комиссия в составе: председателя комиссии — командира подразделения или его заместителя по технической части — и механика подразделения, в которое передается машина, а также лица, сдающего машину.

Комиссия обязана проверить:

— укомплектованность машины;

— техническое состояние машины путем внешнего осмотра, прослушивания работы двигателя и испытания на ходу;

— наличие, состояние и укладку комплекта положенного оборудования, принадлежностей, инструмента, запасных частей и материалов;

— наличие и состояние положенной документации.

В военное время машины принимаются непосредственно командирами подразделений или лицами, назначенными командиром части, с привлечением водителя, за которым она закрепляется.

60. Приемка машины оформляется актом технического состояния (приложение 2), а о ее результатах начальник технической службы докладывает командиру части и вышестоящему начальнику службы.

61. Машины, прибывающие в воинскую часть на штатное укомплектование, вводятся в строй.

О введении машины в строй отдается приказ по воинской части. В приказе указывается тип, марка, назначение машины, в какое подразделение и в какую группу зачисляется, присвоенный машине военный или общесоюзный номер и фамилия водителя, за которым она закрепляется.

Номер приказа о вводе машины в строй и фамилия водителя, за которым закрепляется машина, заносятся в паспорт машины.

До отдачи приказа о вводе машины в строй эксплуатировать ее запрещается.

62. Каждая машина, находящаяся в воинской части, должна иметь присвоенный ей военный или общесоюзный номерной и опознавательный знак. Эксплуатировать машины, не имеющие номерных знаков, запрещается.

Порядок получения и нанесения номерных и опознавательных знаков устанавливается приказами и директивами Министра обороны СССР.

63. Паспорт выдается на каждую машину и является документом, отражающим состояние эксплуатации и ремонта машины, а также удостоверяющим ее принадлежность к определенной воинской части.

Паспорта хранятся в технической части (штабе) воинской части как документы строгой отчетности.

Порядок выдачи и заполнения паспортов определяется приказом Министра обороны СССР.

64. Новые машины, а также машины, прошедшие капитальный или средний ремонт, подвергаются обкатке в соответствии с требованиями технических условий заводов-изготовителей и ремонтных частей и специальных инструкций.

Обкатка машин производится в воинской части с присвоенными им номерными знаками. На складах и базах номерные знаки присваиваются лишь на период обкатки.

65. Водитель, за которым закреплена машина, требующая обкатки, предварительно должен изу-

чить особенности конструкции машины и установленного на машине специального оборудования, а также правила обкатки.

Обкатка машин по тяжелым дорогам (грязь, песок, крутые подъемы и спуски), во время гололедицы, а также обкатка автомобилей с прицепами запрещается.

Результаты обкатки заносятся в паспорт машины.

66. Передача машины водителю производится лично командиром воинской части или командиром подразделения (не ниже командира роты) перед строем подразделения. Водитель, принявший машину, расписывается в паспорте и с этого момента несет полную ответственность за машину, ее техническое состояние и комплектность.

Как правило, водитель должен проходить всю службу на одной машине. Необоснованные и не вызываемые крайней необходимостью перемещения водителя с одной машины на другую запрещаются.

67. Передача машины внутри соединения (части) производится на основании приказа командира соединения (части). Одновременно с передачей машины, как правило, переводится и водитель, за которым машина закреплена.

68. Передача машин из одного соединения (отдельной части) в другое производится по распоряжению командующего войсками военного округа и оформляется нарядом Автотракторного управления (отдела) военного округа.

Передача неисправных или неукомплектованных машин запрещается. За подмену деталей,

агрегатов, узлов и инструмента при передаче машин виновные привлекаются к ответственности.

69. В организации других министерств машины передаются без паспортов.

Номерные и опознавательные знаки передаваемых машин снимаются (закрашиваются), а паспорта направляются в Автотракторное управление (отдел), где машины состояли на учете.

3. ПЛАНИРОВАНИЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ И РЕМОНТА МАШИН

70. Планирование эксплуатации и ремонта машин имеет целью обеспечить выполнение стоящих перед войсками задач при наилучшем использовании машин и постоянном поддержании их в технически исправном состоянии.

При планировании эксплуатации и ремонта машин определяются:

— расход моторесурсов и количество машин, подлежащих использованию;

— потребность в техническом обслуживании и ремонте машин с целью содержания их в постоянной готовности к использованию;

— потребность в горючем, смазочных материалах и автотракторном имуществе для эксплуатации и ремонта машин;

— потребность в денежных средствах для содержания и ремонта машин.

71. Исходными данными для разработки плана эксплуатации и ремонта машин являются:

— потребность в моторесурсах (пробег в километрах или работа в мото-часах) для обеспече-

ния плана боевой подготовки и хозяйственных перевозок;

— задания командования на перевозки;

— установленные годовые нормы расхода моторесурсов;

— наличие и техническое состояние машин;

— запас хода машин до очередного ремонта.

72. Документами планирования являются:

— годовой план эксплуатации и ремонта машин (приложение 3);

— месячный план эксплуатации и ремонта машин (приложение 4);

— наряд на использование машин (приложение 5).

73. Годовой план эксплуатации и ремонта машин составляется в воинских частях.

Подготовка данных, необходимых для составления годового плана эксплуатации и ремонта машин, производится начальником штаба, заместителем командира по тылу и начальником технической службы воинской части.

Начальник штаба части составляет расчет потребного пробега машин для обеспечения плана боевой подготовки, а также для выполнения задания командования на перевозки.

При отсутствии утвержденного плана боевой подготовки на какой-либо период планируемого года используются данные фактического расхода моторесурсов на боевую подготовку за тот же период истекшего года, которые затем уточняются.

Заместитель командира части по тылу составляет расчет потребного пробега для обеспечения хозяйственных нужд.

Начальник технической службы, исходя из технического состояния машин, их запаса хода, годовых норм расхода моторесурсов, составляет расчет наличия моторесурсов машин по группам машин на год.

Расчеты потребности и наличия моторесурсов составляются в одном экземпляре и хранятся в части вместе с годовым планом эксплуатации.

74. В случае расхождения между потребностью и фактическим наличием моторесурсов или потребностью в горючем и установленным на него лимитом командир части принимает решение по устранению этих расхождений и докладывает об этом командиру соединения для утверждения.

75. На основании утвержденного командиром соединения решения командира части вносятся исправления в расчет потребности в моторесурсах, после чего начальником технической службы за месяц до начала планируемого года составляется годовой план эксплуатации и ремонта машин, подписывается им и утверждается командиром части. Годовой план эксплуатации и ремонта составляется в двух экземплярах: один экземпляр остается в части, а другой направляется в штаб соединения.

76. На основании годовых планов эксплуатации и ремонта машин частей начальник технической службы соединения за 15 дней до начала планируемого года составляет по той же форме сводный план эксплуатации и ремонта автотракторной техники за соединение, который утверждается командиром соединения и является основанием для истребования автотракторного имущества, горючего и смазочных материалов.

77. Месячный план эксплуатации и ремонта машин составляется в части на основании плана боевой подготовки, плана хозяйственного обеспечения части, отдельных заданий командира на планируемый месяц и оставшегося лимита моторесурсов на год. В автомобильной части месячный план составляется в подразделениях (ротах). План утверждается командиром части за пять — семь дней до начала планируемого месяца.

Машины, использование которых не планируется, в месячный план эксплуатации и ремонта не включаются.

Месячный план эксплуатации и ремонта машин составляется в одном экземпляре и хранится в части (подразделении).

78. Ежедневное использование машин производится по наряду, подписанному начальником технической службы и утвержденному командиром воинской части.

Наряд составляется в воинской части накануне дня выхода машин. Основанием для составления наряда является месячный план эксплуатации и ремонта, заявки подразделений и начальников служб на использование машин и отдельные приказания командира части.

В наряд на использование машин включаются только технически исправные и обслуженные машины, закрепленные за водителями, имеющими удостоверения на право управления машиной.

Утвержденный командиром части наряд является основанием для выписки путевых листов.

В частях, где начальник технической службы штатами не предусмотрен, наряд составляет и

подписывает должностное лицо, ответственное за эксплуатацию автотракторной техники.

79. Данные о фактическом использовании машин, их техническом обслуживании и ремонте отмечаются в месячном плане эксплуатации и ремонта машин еженедельно.

В конце каждого месяца начальник технической службы подводит итог использования каждой машины за истекший месяц и вносит эти данные в паспорта машин.

80. В военное время в частях и соединениях, находящихся в действующей армии, годовые и месячные планы эксплуатации и ремонта машин не составляются.

Расход моторесурсов, а также техническое обслуживание и ремонт машин планируются исходя из задач предстоящих боевых действий.

81. Отчет об эксплуатации и ремонте машин за год составляется по окончании планируемого года и представляется в сроки, по форме и в адреса, установленные табелем срочных донесений.

4. ОРГАНИЗАЦИЯ КОНТРОЛЯ ЗА ТЕХНИЧЕСКИМ СОСТОЯНИЕМ И ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ МАШИН

82. Контроль за техническим состоянием и использованием машин воинских частей, их содержанием и обслуживанием осуществляется:

— контрольными осмотрами, проводимыми должностными лицами;

— смотрами автотракторной техники;

— при инспектировании воинских частей.

83. Контрольные осмотры машин должностными лицами проводятся с целью проверки техниче-

ского состояния, правильности использования, содержания, обслуживания и боевой готовности машин.

Периодичность контрольных осмотров

Кто проводит осмотр	Количество машин, подлежащих осмотру	Периодичность осмотра
Командир взвода	Все машины взвода	Один раз в две недели
Заместитель командира роты по технической части	Все машины роты	Один раз в месяц
Командир роты	50% машин каждого взвода	Один раз в месяц
Заместитель командира батальона по технической части (автомобильный техник)	Не менее 30% машин каждой роты	Один раз в месяц
Командир батальона	Не менее 20% машин каждой роты	Один раз в два месяца
Начальник технической службы части	Не менее 10% машин от каждого подразделения	Один раз в месяц
Командир части	По личному плану	

84. При контрольном осмотре машин старшим начальником обязательно присутствуют командир подразделения и водитель осматриваемой машины.

Во время осмотра проверяются состояние всех агрегатов и механизмов машины, инструмент во-

дителя, запасные части, оборудование, принадлежности, светотехнические средства и средства повышения проходимости, наличие горючего в баках и смазочных материалов в агрегатах. При необходимости двигатель запускается и прослушивается на различных оборотах коленчатого вала. Допускается проверка машины на ходу путем короткого пробега.

85. Объем проверки при инспектировании воинской части определяется особым Положением.

86. Смотры автотракторной техники проводятся командирами воинских частей не реже двух раз в год, как правило, по завершении перевода машин на летний и зимний периоды эксплуатации с целью проверки технического состояния, правильности обслуживания и содержания машин, а также проверки состояния парков.

Командир соединения проводит смотры автотракторной техники и парков подчиненных частей по своему плану с учетом охвата основных частей соединения в течение года.

87. Время на проведение смотров предусматривается планами боевой подготовки и расписанием занятий. Горючее, смазочные материалы и моторесурсы на проведение смотров планируются и относятся за счет лимитов, отпущенных на боевую подготовку войск.

Смотры проводятся в соответствии с указаниями по проведению смотра автотракторной техники (приложение 6).

88. По результатам контрольного осмотра машин дается оценка их технического состояния и

устанавливаются сроки устранения недостатков в содержании машин и уходе за ними.

Результаты смотра автотракторной техники объявляются в приказе по соединению (части).

5. КОНСЕРВАЦИЯ МАШИН

89. Под консервацией машин понимается содержание технически исправных, полностью укомплектованных и специально подготовленных машин в состоянии, обеспечивающем их сохранность и приведение в боевую готовность в кратчайший срок. Консервация может быть кратковременной (до 3 месяцев) и длительной (более 3 месяцев).

90. О постановке машин на консервацию отдается приказ по части. В приказе указываются срок консервации, количество, марки и номера машин.

Объем, последовательность и организация работ, выполняемых при подготовке и содержании машин на консервации, определяются Инструкцией по консервации автотракторной техники.

Готовность машин к консервации проверяется начальником технической службы части.

Ответственность за подготовку машин к консервации возлагается на командиров подразделений и их заместителей по технической части (автомобильных техников).

По окончании подготовки машин к консервации начальник технической службы делает отметку в паспорте каждой машины о постановке ее на консервацию.

91. При постановке на консервацию машин, имеющих вооружение или специальное оборудование, подготовка вооружения и оборудования, содержание его и проверка при консервации выполняются в соответствии с руководствами и инструкциями по консервации вооружения и специального оборудования.

92. Машины, находящиеся на консервации, хранятся в помещениях или под навесами отдельно от машин, находящихся в эксплуатации. Машины размещаются в порядке номеров подразделений и строевого расчета.

93. Снятие машин с консервации объявляется приказом по части, в котором указываются основание снятия, количество машин, их марки и номера, на какой срок и для каких целей машины снимаются с консервации.

О снятии машин с консервации делается отметка в паспорте каждой машины.

Глава IV

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ МАШИН

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

94. Техническое обслуживание машин производится с целью содержания машин в постоянной технической исправности и заключается в выполнении определенных работ по уходу за машинами.

95. В Вооруженных Силах установлена планово-предупредительная система технического обслуживания, основанная на обязательном выполнении работ по уходу за машинами как в процессе их использования, после отработки ими установленного срока (в километрах, мото-часах), так и в процессе кратковременного или длительного хранения.

Техническое обслуживание машин должно обеспечивать:

— постоянную техническую готовность;

— безопасность движения;

— максимальные межремонтные пробеги;

— устранение причин, вызывающих преждевременный износ, неисправности и поломки узлов и механизмов;

— минимальный расход горючего, смазочных и других эксплуатационных материалов.

96. Техническое обслуживание машин включает заправку машин горючим и смазочными материалами, охлаждающей, тормозной и амортизаторной жидкостями, уборку, чистку и мойку машин, проверку укомплектованности, крепления и состояния агрегатов, механизмов и приборов машин и их регулировку.

При проведении технического обслуживания машин уборочно-моечные, смазочные, контрольно-проверочные и крепежные работы выполняются в обязательном порядке (принудительно), а заправочные, регулировочные работы и устранение неисправностей выполняются по потребности, если в результате проверки выявляется необходимость в этом.

Запрещается сокращать объем работ по техническому обслуживанию машин, а также уменьшать отведенное для обслуживания время в ущерб качеству обслуживания.

Отсутствие оборудованных и полностью укомплектованных стационарных (подвижных) средств технического обслуживания не может служить основанием для изменения объема работ и периодичности обслуживания машин.

97. Командиры воинских частей и подразделений несут ответственность за своевременное и качественное техническое обслуживание машин.

Они обязаны обеспечить проведение технического обслуживания машин в установленные сроки, предоставляя для этого личному составу необходимые средства и время.

98. Техническое обслуживание в постоянных парках воинских частей производится в пунктах

технического обслуживания и на площадках технического обслуживания машин подразделений.

Под пунктом технического обслуживания понимается специальное помещение, оборудованное для технического обслуживания машин, отапливаемое зимой, обеспечивающее личному составу необходимые условия для работы.

Пункт технического обслуживания может организовываться в комплексе с автотракторной мастерской части; в этом случае оборудуются отдельные посты для обслуживания и ремонта машин.

Личный состав для пункта технического обслуживания предусматривается штатом или выделяется из состава автотракторной мастерской части, а при их отсутствии назначается приказом командира части (два — три человека) из числа лучших водителей боевых и строевых машин.

99. В полевых парках обслуживание и текущий ремонт машин производятся с помощью подвижных средств технического обслуживания и ремонта.

К подвижным средствам технического обслуживания и ремонта автотракторной техники относятся:

— комплекты инструмента и принадлежностей водителя;

— подвижные автотракторные мастерские;

— подвижные ремонтно-зарядные станции;

— подвижные (прицепные, переносные) компрессорные установки и моечные машины;

— автоцистерны, топливозаправщики, водомаслозаправщики, водомаслогрейки, водогрейки и другое оборудование для технического обслу-

живания на шасси прицепов, автомобилей и гусеничных тягачей.

100. Воинские части с небольшим количеством машин для выполнения работ по техническому обслуживанию № 1 и № 2 и текущему ремонту прикрепляются по указанию начальника Автотракторного управления (отдела) военного округа к гарнизонным станциям технического обслуживания (ГСТО) или к воинским частям, имеющим оборудованные пункты технического обслуживания.

Это прикрепление не снимает с командиров частей ответственности за обслуживание, техническое состояние и порядок использования машин части.

2. ВИДЫ И ПЕРИОДИЧНОСТЬ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

101. Техническое обслуживание машин в зависимости от периодичности и объема работ подразделяется на следующие виды:

— контрольный осмотр перед выходом из парка и по возвращении в парк;

— контрольный осмотр в пути (на привалах и остановках);

— ежедневное техническое обслуживание, проводимое в конце дня работы машины;

— техническое обслуживание № 1;

— техническое обслуживание № 2;

— сезонное техническое обслуживание, проводимое два раза в год при подготовке машин к летнему и зимнему периодам эксплуатации.

Техническое обслуживание № 1 и № 2 проводится в следующие сроки:

— техническое обслуживание № 1 — через 1000—1200 *км* пробега автомобиля, 800—1000 *км* пробега гусеничного тягача и 50—60 часов работы трактора;

— техническое обслуживание № 2 — через 5000—6000 *км* пробега автомобиля, 2400—3000 *км* пробега гусеничного тягача и 200—240 часов работы трактора.

При эксплуатации машин в тяжелых условиях и в зависимости от технического состояния машин начальник технической службы может сокращать пробег между номерными обслуживаниями против действующих норм.

Обслуживание установленного на машинах специального оборудования проводится по возможности одновременно с техническим обслуживанием машин.

102. Контрольные осмотры и ежедневное техническое обслуживание проводятся водителями машин под руководством и при участии механиков (командиров отделений).

103. Техническое обслуживание № 1 и № 2 и сезонное в постоянных парках проводится личным составом пункта технического обслуживания или специалистами автотракторной мастерской с обязательным участием водителей обслуживаемых машин, а в полевых условиях — водителями машин и личным составом подвижных средств технического обслуживания и ремонта.

104. Неисправности машин, выявленные в процессе технического обслуживания, устраняются немедленно (выполняется текущий ремонт), если объем работ и простой машины при этом не нарушают технологического процесса и плана обслу-

живания машин части. Текущий ремонт, требующий большого объема работ, нарушающего план обслуживания машин части, а также устранение неисправностей, выявленных в процессе использования машин, производятся на постах ремонта (в автотракторной мастерской).

105. Примерный перечень основных работ при техническом обслуживании машин приведен в приложении 7. Простой машины в обслуживании, трудозатраты по видам технического обслуживания и перечень работ с учетом конструктивных особенностей каждой марки машины определяются руководствами по техническому обслуживанию, издаваемыми Автотракторным управлением Министерства обороны Союза ССР.

106. Машина, прошедшая техническое обслуживание, должна удовлетворять следующим требованиям:

— быть чистой, исправной, отрегулированной, смазанной и заправленной положенными эксплуатационными материалами;

— двигатель должен легко запускаться и устойчиво работать на различных оборотах коленчатого вала;

— свободный ход педалей и рычагов управления машиной, а также люфт рулевого колеса должны быть в пределах нормы;

— тормоза должны давать одновременное плавное торможение и обеспечивать остановку машины на установленном для данной марки машины тормозном пути. Торможение автомобиля с гидравлическим приводом тормозов должно обеспечиваться при одном нажатии на педаль;

— сцепление должно выключаться полностью, обеспечивая легкость и бесшумность переключения передач, и не должно пробуксовывать при полностью отпущенной педали;

— при движении машины не должно быть ненормального шума в коробке передач, раздаточной коробке, заднем мосту, а также в главной и бортовой передачах; не должно быть самовыключения шестерен коробки передач и раздаточной коробки;

— развал и схождение передних колес должны соответствовать установленным нормам;

— шины и резина катков должны быть исправными, а давление воздуха в шинах — соответствовать норме;

— аккумуляторная батарея должна быть заряженной, плотность и уровень электролита должны соответствовать норме;

— стоп-сигнал, звуковой сигнал, стеклоочистители, приборы освещения, сигнализации и контрольные приборы должны быть исправными;

— не должно быть подтекания горючего, масла, охлаждающей и тормозной жидкостей;

— все крепления машины должны быть исправными и надежными;

— светотехнические средства для ночного вождения и средства повышения проходимости должны быть исправными и пригодными к использованию, инструмент водителя заправлен.

107. Качество номерного технического обслуживания машин проверяет лично начальник пункта технического обслуживания или начальник автотракторной мастерской части (подразделения).

3. ПОДГОТОВКА МАШИН К ЭКСПЛУАТАЦИИ В ЛЕТНИЙ И ЗИМНИЙ ПЕРИОДЫ

108. Надежная работа машин в летний и зимний периоды обеспечивается своевременной специальной подготовкой машин и личного состава, а также строгим соблюдением правил эксплуатации машин в эти периоды.

109. Летний и зимний периоды эксплуатации машин определяются температурой окружающего воздуха. Летним периодом называется такой период, когда температура окружающего воздуха установится +5° С и выше, зимним — ниже +5° С.

110. Подготовка машин, как правило, проводится:

— к эксплуатации в летний период — с 15 марта по 15 мая;

— к эксплуатации в зимний период — с 15 сентября по 15 ноября.

Конкретные сроки подготовки машин к летнему и зимнему периодам эксплуатации устанавливаются приказом командующего войсками военного округа в зависимости от климатических условий.

Время слива воды из системы охлаждения, слива масла и снятия аккумуляторных батарей определяется приказами командиров соединений и отдельных частей в зависимости от климатических и метеорологических условий.

При нахождении части в полевых условиях в переходный, неустойчивый период погоды, а также зимой организуются наблюдение за температурой воздуха и своевременный прогрев двигателей машин или в зависимости от условий слив воды из системы охлаждения.

111. Для подготовки личного состава к эксплуатации машин в предстоящий период должны быть организованы специальные занятия.

На занятиях изучаются:

— подготовка машин к эксплуатации и особенности обслуживания и содержания машин в предстоящий период;

— способы и средства повышения проходимости машин;

— эксплуатационные материалы и нормы их расходования;

— особенности вождения машин в предстоящий период эксплуатации.

При подготовке к эксплуатации в зимний период, кроме того, практически изучаются:

— порядок запуска холодного двигателя при низкой температуре;

— средства, облегчающие запуск холодного двигателя;

— средства обогрева и поддержания нормальной температуры двигателя в движении и на стоянках в полевых условиях;

— меры безопасности при прогревах двигателя и при обращении с ядовитыми охлаждающими низкозамерзающими жидкостями [1].

К обучению водителей привлекаются офицеры, автомобильные механики, а также опытные водители.

По завершении занятий от личного состава принимается зачет. Результаты зачета объявля-

[1] В дальнейшем «охлаждающие низкозамерзающие жидкости» для краткости будут именоваться «низкозамерзающие жидкости».

ются в приказе по части. Лица, не сдавшие зачет, к управлению машинами не допускаются.

112. Объем работ по подготовке машин к летнему и зимнему периодам эксплуатации определяется руководствами по обслуживанию каждой марки машин и включает в себя, как правило, проведение очередного планового технического обслуживания с выполнением дополнительных работ в зависимости от времени года.

Боевым и строевым машинам, годовой пробег которых меньше пробега, установленного до планового технического обслуживания № 2, при переводе на зимний период эксплуатации в зависимости от их технического состояния может быть проведено техническое обслуживание № 2 вместо очередного планового технического обслуживания № 1.

Решение о необходимости выполнения машинам технического обслуживания № 2 вместо № 1 принимает начальник технической службы в каждом конкретном случае.

При выполнении дополнительных работ в зависимости от периода эксплуатации, как правило, следует:

— промыть, продуть сжатым воздухом, проверить и отрегулировать применительно к предстоящему периоду эксплуатации систему питания двигателя;

— заменить тормозную жидкость в гидравлическом приводе тормоза, предварительно промыв его этиловым спиртом или той свежей тормозной жидкостью, которой будет заправляться система;

— заменить (промыв картеры) смазку в агрегатах и механизмах машин соответственно пред-

стоящему периоду эксплуатации, если для летних и зимних условий не установлен единый сорт смазки. В целях экономии смазочных материалов заменять масло в картерах двигателей, агрегатов силовых передач транспортных и учебных машин при очередной смене масла, а в двигателях и агрегатах силовых передач боевых, строевых машин и машин, находящихся на консервации, — независимо от сроков смены. Масло, сливаемое из агрегатов боевых и строевых машин, а также из агрегатов машин, находящихся на консервации, после проверки его качества разрешается использовать при дальнейшей эксплуатации машин;

— при необходимости окрасить машину.

113. При подготовке машин к эксплуатации в зимний период, кроме работ, перечисленных в ст. 112, необходимо:

— подготовить помещения и оборудование парков для хранения и обслуживания машин в зимний период (стоянки машин, водомаслогрейки, аккумуляторные, пункты технического обслуживания, автотракторные мастерские и т. д.);

— проверить, а при необходимости отремонтировать и установить на машины средства обогрева и утепления агрегатов и аккумуляторных батарей.

114. При подготовке машин к эксплуатации в летний период необходимо:

— промыть систему охлаждения двигателя водой, а при значительном отложении накипи — раствором для ее удаления; перемонтировать все автомобильные шины, очистить и окрасить ободы колес;

— средства обогрева и утепления агрегатов

(обогреватели, утеплительные капоты и водомаслогрейки) отремонтировать и сдать (поставить) на хранение. Низкозамерзающие жидкости из системы охлаждения слить, профильтровать и сдать на хранение.

115. Для сохранения боевой готовности машин во время их перевода на летний и зимний периоды эксплуатации, ускорения и повышения качества работ перевод машин организуется и проводится, как правило, поточным методом.

4. ОСОБЕННОСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ МАШИН В СЛОЖНЫХ УСЛОВИЯХ

В районах Крайнего Севера

116. Условия эксплуатации машин в районах Крайнего Севера зимой характеризуются особо низкой температурой воздуха и систематическими заносами дорог снегом.

Для обеспечения нормальной работы автотракторной техники в этих условиях следует:

— укомплектовывать машины средствами обогрева, облегчения запуска двигателей и повышения проходимости, шанцевым инструментом, а также утеплять кабину и аккумуляторную батарею;

— применять для всех машин только предусмотренные для этих условий сорта масел и горючего;

— применять тормозную жидкость с температурой застывания не выше минус 50° С;

— заправлять систему охлаждения двигателей низкозамерзающей жидкостью;

— перед троганием машины с места после стоянки проверять состояние масла в агрегатах си-

ловой передачи и предварительно отогреть его, если оно застыло;

— начинать движение очень плавно, без рывков, чтобы не повредить покрышки и не вывести из строя агрегаты силовой передачи;

— во время движения машины особо следить за тепловым режимом работы двигателя и за давлением масла в системе смазки;

— предохранять ветровые стекла кабины от обледенения;

— ставить машины на стоянках в защищенные от ветра укрытия и плотно закрывать двигатель капотом, брезентом или подручным материалом; аккумуляторные батареи снимать и хранить в теплом помещении;

— не ставить машины с заторможенным ручным тормозом во избежание примерзания тормозных колодок.

В пустынно-песчаных районах

117. При организации эксплуатации машин в районах жаркого климата и пустынно-песчаной местности следует учитывать:

— наличие слабо развитой сети дорог (движение машин происходит преимущественно по бездорожью);

— отсутствие воды и топлива на большом протяжении;

— сухой, резко континентальный климат со значительными колебаниями температуры в течение суток;

— почти полное отсутствие средств естественной маскировки;

— сильные ветры, вызывающие песчаные бури и заносы;

— вредное влияние песка и песчаной пыли на работу двигателей и ходовой части машины.

118. Для обеспечения нормальной работы машин в пустынно-песчаных районах следует:

— сокращать пробег машин до очередных номерных технических обслуживаний на 20—30%;

— проводить техническое обслуживание, связанное с разборкой узлов в полевых условиях, в укрытиях или палатках;

— заправлять систему охлаждения только мягкой и профильтрованной водой;

— систематически очищать от пыли радиатор и двигатель;

— ежедневно очищать воздухоочистители от пыли, промывать сетки, проверять уровень и чистоту масла, при необходимости масло заменять;

— ежедневно проверять уровень электролита и своевременно доливать в аккумуляторные батареи дистиллированную воду; регулярно очищать поверхность батарей и отверстий пробок от пыли и грязи;

— ежедневно прочищать сапуны картеров ведущих мостов, коробок передач и раздаточных коробок;

— ежедневно проверять состояние и плотность посадки защитных чехлов карданных сочленений;

— при контрольных осмотрах в пути особое внимание обращать на состояние шин;

— при техническом обслуживании № 1 очищать фильтры и отстойники системы питания двигателей.

119. При длительных стоянках в особо жарких условиях допускается с разрешения командира соединения (части) снимать аккумуляторные батареи с машин и хранить их в прохладных помещениях (подвалах, землянках).

120. Для подготовки личного состава к эксплуатации машин в пустынно-песчаной местности организуются специальные занятия, на которых следует изучать:

— влияние высокой температуры и запыленности воздуха на техническое состояние машин;

— особенности дорожных условий, правила вождения машин и ориентирование на местности при движении машин в пустынях;

— средства повышения проходимости машин при движении по песку;

— особенности хранения машин, горючего и смазочных материалов в условиях жаркого климата и пустынно-песчаной местности.

В горных районах

121. Характерными особенностями, затрудняющими эксплуатацию машин в горах, являются:

— пониженное атмосферное давление, что приводит к падению мощности двигателя, обогащению рабочей смеси, увеличению удельного расхода горючего, снижению температуры кипения воды и ухудшению охлаждения двигателя;

— повышенная утомляемость личного состава (затрудняется дыхание, появляются головные и сердечные боли и раздражение слизистой оболочки глаз);

— резкие колебания температуры в течение суток, что приводит в ночное время даже в летний период к обледенению дорог и выпаданию снега;

— ухудшение дорожных условий (крутые и длинные подъемы и спуски, узкая проезжая часть, крутые повороты и т. д.).

122. Эксплуатация машин в горных условиях с высотой над уровнем моря выше 2000 *м* требует проведения дополнительных мероприятий для повышения надежности работы машин и работоспособности личного состава.

К таким мероприятиям относятся:

— обеспечение машин средствами, повышающими безопасность движения (более тщательная проверка механизмов управления, применение специальных горных тормозов, упоров и т. д.);

— немедленное устранение всех, даже незначительных неисправностей машины;

— принятие мер по улучшению работы двигателя и воздушного привода тормозов;

— проведение дополнительных работ по техническому обслуживанию машин согласно инструкции по эксплуатации автомобилей и тракторов в горах;

— сокращение пробега машин до очередных номерных технических обслуживаний на 20—30%;

— организация пунктов технической помощи и регулирования на маршрутах;

— изучение с личным составом правил движения и особенностей маршрута;

— обеспечение личного состава теплой одеждой и защитными очками.

123. Для подготовки личного состава к эксплуатации машин в горных условиях организуются

специальные занятия, на которых следует изучать:

— влияние высоты местности на работу машин;

— особенности горных дорог;

— особенности вождения машин и автомобильных поездов в горных условиях;

— мероприятия по снижению расхода горючего;

— приспособления, обеспечивающие безопасность работы машин;

— средства повышения проходимости машин;

— средства обогрева и утепления, а также способы запуска двигателей при низкой температуре.

В процессе подготовки водители машин должны пройти специальный медицинский осмотр.

5. ПАРКОВЫЙ ДЕНЬ

124. Для осмотра и приведения в исправное состояние машин и другой техники, а также для дооборудования и благоустройства парков в каждой воинской части под руководством командира части проводятся парковые дни не реже двух раз в месяц.

Парковые дни предусматриваются планом боевой подготовки продолжительностью каждый в объеме полного рабочего дня.

125. Работы, производимые в парковый день, не исключают установленного настоящим Наставлением технического обслуживания машин, а лишь дополняют и углубляют общую систему технического обслуживания машин в Вооруженных Силах Союза ССР.

126. В парковые дни, как правило, проводить следующие мероприятия:

— осмотр всех машин части, как находящихся в эксплуатации, так и содержащихся на консервации, чистку, смазку их, проверку состояния и укомплектованности машин и агрегатов, проверку наличия горючего, смазочных и других эксплуатационных материалов;

— контроль за соблюдением личным составом всех требований настоящего Наставления, соответствующих инструкций, положений и руководств по эксплуатации и обслуживанию машин, привитие личному составу навыков по техническому обслуживанию;

— устранение личным составом подразделений с помощью пункта технического обслуживания и ремонтной мастерской выявленных при осмотре неисправностей и недостатков в обслуживании техники;

— исправление подъездных путей, внутрипарковых дорог, кюветов, ограждений, площадок для стоянки машин, уборку территории парка и парковых помещений, а также дооборудование пунктов технического обслуживания и других помещений парка;

— устройство необходимых парковых помещений для укрытия, ремонта и обслуживания машин;

— проверку исправности пожарного инвентаря и оборудования, средств сигнализации и освещения парка.

127. Для ускорения работ в помощь личному составу начальник технической службы может развертывать в парке следующие выносные по-

сты: заправки инструмента, пескоструйной очистки свечей, демонтажа и накачки шин, газовой сварки и другие.

Посты оснащаются необходимым оборудованием и производят работу в подразделениях по графику.

128. На каждый парковый день начальником технической службы составляется план проведения паркового дня (приложение 8), который утверждается командиром части и доводится до командиров подразделений.

Командиры подразделений на основании этого плана составляют задания и доводят их до командиров взводов за 2—3 суток до паркового дня.

129. Перед началом работ в парковый день командиры подразделений обязаны проверить готовность личного состава к выполнению работ, уточнить задачи, строем отвести свои подразделения в парк и руководить работой личного состава по выполнению плана паркового дня.

Командир части с соответствующими начальниками служб контролируют ход и качество работ, выполняемых подразделениями.

По окончании работ командиры подразделений докладывают по команде о проведенных мероприятиях и выполненных работах.

Командир части проводит разбор выполненных работ и дает указания по проведению очередного паркового дня.

130. В частях и подразделениях, где машины используются ежедневно, парковые дни для подразделений планируются поочередно в разное время.

Глава V

УСТРОЙСТВО ПАРКОВ И ВНУТРЕННЯЯ СЛУЖБА В НИХ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

131. Парком называется территория, оборудованная для хранения, обслуживания и ремонта машин.

При казарменном или лагерном расположении воинской части хранение машин вне парка запрещается.

Парки бывают постоянные и полевые.

Постоянные парки организуются при казарменном и лагерном расположении частей. Они имеют крытые помещения, навесы, открытые площадки и стационарное оборудование. При устройстве деревянных помещений (навесов) для стоянки машин соблюдать требование хранения не более 10 машин в одном помещении или под одним навесом. Помещения (навесы) вместимостью более 10 машин должны разделяться брандмауерами.

Полевые парки организуются при временном расположении частей в полевых условиях и, как правило, не имеют специальных помещений и стационарного оборудования (используются подвижные средства обслуживания и ремонта).

132. Устройство и оборудование парка должно обеспечивать:

— удобство размещения, полную сохранность машин и автотракторного имущества;

— удобство технического обслуживания и ремонта машин;

— быстрый вывод машин из парка;

— надежную охрану и оборону;

— пожарную безопасность.

133. Парк состоит из следующих элементов:

— контрольно-технического пункта (КТП);

— заправочного пункта и склада горючего;

— сектора обслуживания и ремонта;

— стоянки машин;

— склада автотракторного имущества.

134. Порядок движения машин в парке обозначается указателями и дорожно-сигнальными знаками в соответствии с принятой последовательностью обслуживания. Особенно тщательно должны быть обозначены пути выхода по тревоге, которые должны обеспечивать одновременный выход машин всех подразделений без перекрещивания путей движения.

135. Внутренний порядок в парке и его охрана устанавливаются командиром части в соответствии с Уставом внутренней службы и Уставом гарнизонной и караульной служб, а в боевой обстановке, кроме того, с учетом ее особенностей и объявляются приказом по части.

136. Для несения внутренней службы в парке назначаются дежурный и дневальные по парку, обязанности которых определены Уставом внутренней службы Вооруженных Сил Союза ССР.

Перед заступлением в наряд дежурный и дневальные по парку инструктируются начальником технической службы воинской части, а там, где он по штатам не предусмотрен, — командиром части или по его указанию другим должностным лицом.

137. Дежурному по парку отводится помещение на территории парка. Дежурный должен иметь схему парка, план вывода материальной части по тревоге, инструкцию о мерах пожарной безопасности, образцы пропусков в парк и пломб (слепков с печатей), инструкции дежурному и дневальному по парку, опись имущества и оборудования парка, книгу приема и сдачи дежурства, журнал выхода и возвращения машин (приложение 9), распорядок работы в парке, образцы путевых листов, книгу вскрытия боевых машин, находящихся на хранении, ящик с ключами от парковых помещений, термометр для измерения температуры наружного воздуха, часы и медицинскую аптечку.

2. ПОСТОЯННЫЕ ПАРКИ

138. Территория парка разбивается на участки, закрепляемые за подразделениями. Границы участков обозначаются указателями, на которых наносятся номера или наименования подразделений, отвечающих за состояние этих участков.

139. Организация внутренней службы в парке должна предусматривать:

— содержание автотракторной техники в постоянной боевой готовности, а также поддержание парковых помещений и сооружений в состоянии, годном к использованию в любое время года и суток;

— порядок хранения машин и охраны парка;

— порядок допуска личного состава в парк и к машинам;

— порядок выхода и возвращения машин;

— порядок работы в секторе обслуживания и ремонта, на стоянках машин, на заправочном пункте и на складах, а также поддержание порядка и чистоты в них;

— порядок вывода машин по тревоге;

— порядок проведения занятий с личным составом;

— противопожарную охрану.

140. Все помещения парка пронумеровываются в общей последовательности цифрами высотой 300 *мм*; цифры наносятся на лицевую и боковые стороны помещений.

Ворота в каждом помещении парка пронумеровываются цифрами высотой 150 *мм*. Ворота нумеруются слева направо, с первого номера в каждом помещении.

Цифры на помещениях и воротах наносятся черной краской на белый круг с красной окантовкой.

141. В парках должны быть проложены дороги для колесных и отдельно для гусеничных машин.

Планировка дорог должна обеспечивать:

— отсутствие встречного движения, минимальное количество пересечений и крутых поворотов, особенно для гусеничных машин;

— быстроту вывода машин из парка по тревоге.

Грунтовые дороги в парке профилируются, засыпаются шлаком или гравием и укатываются.

142. В парках применяется только электрическое освещение, выполненное в соответствии с требованиями пожарной безопасности. Выклю-

чатели и распределительные щитки с электропредохранителями должны устанавливаться вне помещений для стоянок и обслуживания машин или они должны быть в герметическом исполнении. Ночью по окончании работы на территории парка должно быть дежурное освещение.

Отопление в постоянных парках, как правило, должно быть центральным. При печном отоплении печи устраивать в металлических футлярах. Топки печей должны быть вне помещений (в специальных тамбурах).

Парк огораживается забором или колючей проволокой, а его территория озеленяется. В ограждении оборудуются проходы для личного состава и проезды для машин.

На случай выхода машин по тревоге предусматриваются запасные выезды по одному на каждое подразделение.

3. ПОЛЕВЫЕ ПАРКИ

143. Организация, устройство и оборудование полевого парка определяются:

— условиями обстановки;

— размером, характером и рельефом участка местности, отведенного под парк;

— временем года;

— предполагаемой продолжительностью расположения части в данном районе;

— наличием средств технического обслуживания и ремонта.

144. Участок, отводимый для полевого парка, должен обеспечить:

— безопасность и скрытность расположения;

— надежную круговую оборону и возможность быстрого и удобного вывода машин из парка;

— удобство обслуживания и ремонта машин и удобство расположения личного состава вблизи парка.

Рельеф и грунт территории парка должны обеспечивать свободное движение машин в любую погоду. Следует избегать участков со слабыми грунтами и с высоким уровнем грунтовых вод.

145. В условиях боевой обстановки элементы парка части располагаются рассредоточенно.

Машины в парке размещаются с учетом защиты от воздействия противника, обеспечения надежной охраны, маскировки и беспрепятственного выхода каждой машины.

Для каждой машины, как правило, оборудуется укрытие. Укрытия и следы машин маскируются подручными материалами и табельными средствами.

Для личного состава оборудуются убежища.

4. УСТРОЙСТВО ПАРКОВ

146. В каждой воинской части должен быть генеральный план парка, который служит основным документом по устройству (строительству) и оборудованию парка и всех его элементов.

Генеральный план парка части утверждается командиром соединения, а для частей, не входящих в состав соединения, — командующим родом войск (начальником службы) военного округа (армии).

Устройство парка и взаимное расположение его элементов должны соответствовать примерной схеме технологического процесса технического обслуживания машин (приложение 10) и предусматривать выполнение следующих основных работ:

— осмотр машин перед выездом из парка и по возвращении в парк;

— заправку машин горючим и смазочными материалами;

— мойку машин;

— техническое обслуживание машин;

— производство ремонта машин;

— постановку на стоянку и хранение машин;

— быстрый запуск двигателей машин в зимнее время и удобный выход машин по тревоге.

Контрольно-технический пункт

147. Контрольно-технический пункт предназначен для проверки технического состояния, наличия и правильности оформления документации выходящих и возвращающихся в парк машин. Он организуется в каждой воинской части, имеющей 15 и более машин. При отсутствии штатного контрольно-технического пункта создается нештатный.

148. Контрольно-технический пункт размещается у основного выезда машин из парка в помещении, имеющем освещение, отопление и телефонную связь.

Около помещения контрольно-технического пункта оборудуются площадки для проверки машин, выходящих из парка и возвращающихся в парк.

149. На контрольно-техническом пункте должны быть:

— инструкция начальнику контрольно-технического пункта;

— комплект приборов и инструмента для проверки машин;

— образцы путевых документов;

— мебель и канцелярские принадлежности;

— плакаты или схемы машин с указанием мест проверки и перечнем технических условий, которым должна удовлетворять выходящая из парка машина.

150. В инструкции начальнику контрольно-технического пункта излагаются его обязанности, порядок проверки машин и документов перед выходом из парка и по возвращении в парк. Инструкция утверждается командиром части.

151. Начальником контрольно-технического пункта назначается офицер или сержант, хорошо знающий устройство и правила эксплуатации машин части.

152. При выходе машины из парка на контрольно-техническом пункте проверяются:

— наличие и правильность оформления положенной документации (служебная книжка, удостоверение на право управления машиной, путевой лист, талон на право эксплуатации транспортного автомобиля);

— внешний вид машины и наличие положенных знаков;

— исправность машины, механизмов и узлов, обеспечивающих безопасность движения;

— исправность оборудования для перевозки людей;

— состояние и внешний вид водителя.

При возвращении машины в парк на контрольно-техническом пункте проверяются:

— техническое состояние машины (в случае обнаружения неисправностей выявляются их причины);

— состояние и внешний вид водителя.

Сведения о выходящих из парка и возвращающихся в парк машинах заносятся в журнал выхода и возвращения машин, который ведется дежурным по парку.

Заправочный пункт и склад горючего

153. Для заправки машин горючим, смазочными материалами и специальными жидкостями в парках организуются заправочные пункты (станции).

154. Заправочные пункты разделяются на стационарные и полевые.

Стационарные заправочные пункты организуются в постоянных парках.

Удаление заправочного пункта от склада горючего определяется планировкой парка. В отдельных случаях при хранении горючего в подземных или полуподземных резервуарах возможно размещение заправочного пункта непосредственно у склада горючего.

155. Заправочные пункты должны иметь следующее оборудование:

— заправочные колонки;

— резервуары и тару для хранения горючего и масел;

— насосы для горючего и масел;

— счетчики;

— фильтры;
— трубопроводы;
— заправочный инвентарь (ведра, воронки, мерные кружки, сливные пробки);
— пожарный инвентарь.

Кроме того, на стационарных заправочных пунктах сооружаются хранилища для масел в таре и помещение для хранения заправочного инвентаря.

Количество заправочных колонок, количество и емкость резервуаров (тары) определяются для каждой части в зависимости от количества и типа машин и расположения части.

При лагерном расположении части допускается заправка машин с помощью подвижных средств заправки (топливозаправщики и бензоцистерны).

Полевые заправочные пункты организуются на маневрах, учениях и в боевой обстановке.

Заправка машин производится с помощью подвижных средств заправки.

156. Склад горючего предназначен для приемки, хранения и отпуска горючего и смазочных материалов, специальных жидкостей и тары.

Устройство склада должно обеспечивать:
— длительную сохранность горючего и смазочных материалов, специальных жидкостей и тары;
— быструю и правильную приемку и отпуск горючего и смазочных материалов;
— пожарную безопасность.

Склад горючего и заправочный пункт части организуются в соответствии с требованиями соответствующего руководства.

157. Территория склада должна быть удалена от отдельных зданий и мест стоянки машин не

менее чем на 50 *м*, огорожена забором и иметь проезды для машин и проходы для личного состава.

158. Горючее и смазочные материалы хранятся на складе по наименованиям и сортам в контейнерах, бочках и бидонах в заглубленных и наземных хранилищах, а также в полузаглубленных и заглубленных резервуарах.

Автомобильные бензоцистерны с горючим хранятся вблизи склада горючего и смазочных материалов на отдельных площадках под навесами.

Наземные и полуподземные хранилища строятся закрытого типа из несгораемого материала. В хранилищах должна быть вытяжная вентиляция. Контейнеры, заполненные горючим, разрешается хранить под навесами из несгораемых материалов в один ярус на прокладках. Заправка машин горючим и смазочными материалами в хранилищах запрещается.

Тара хранится в несколько ярусов на прокладках отдельно от горючего и смазочных материалов.

159. Хранение, перевозка и выдача этилированного бензина на складе должны отвечать требованиям санитарных правил, предусмотренных специальной инструкцией.

160. На территории склада оборудуются помещения для заведующего складом и для хранения заправочного инвентаря и лабораторного оборудования.

161. Территория склада горючего и заправочного пункта должна находиться под постоянным наблюдением пожарной охраны и круглосуточно охраняться караулом.

162. В полевых парках для предохранения горючего и смазочных материалов от воздействия огня противника склад горючего оборудуется:

— укрытиями для специальных машин;

— укрытиями для резервуаров;

— траншеями для контейнеров, бочек и бидонов.

Укрытия и траншеи тщательно маскируются.

163. На склад горючего допускаются только лица, непосредственно работающие там или имеющие право проверки состояния склада, по специальным пропускам.

Территория склада горючего и заправочного пункта должна содержаться в чистоте, зимой очищаться от снега, а летом от травы и поливаться водой.

После окончания рабочего дня вся территория склада и заправочного пункта приводится в порядок. Заправочные колонки, крышки резервуаров, двери хранилищ пломбируются и сдаются под охрану караулу.

Сектор обслуживания и ремонта

164. Сектор обслуживания и ремонта предназначен для технического обслуживания и текущего ремонта машин.

В него входят:

— пункт чистки и мойки;

— пункт технического обслуживания (ПТО);

— автотракторная мастерская;

— площадки технического обслуживания машин подразделений;

— водомаслогрейка;
— аккумуляторная.

165. Пункт чистки и мойки предназначен для очистки от грязи, уборки, мойки и обтирки машин. Он располагается в парке на пути движения машины от заправочного пункта на пункт технического обслуживания или вне парка, около источников воды, расположенных вблизи парка. На пункте оборудуются места для предварительной очистки машин от грязи, для их уборки, мойки и обтирки.

Пункт чистки и мойки машин обеспечивается моечными машинами, ведрами, скребками, лопатами, щетками, метлами и другим необходимым инвентарем.

В случае необходимости пункт чистки и мойки может быть использован для специальной обработки машин.

Ответственность за порядок на пункте чистки и мойки возлагается на начальника пункта технического обслуживания.

166. Пункт технического обслуживания предназначен для производства работ по техническому обслуживанию машин. Он располагается в парке с учетом удобства обслуживания машин всех подразделений части, вблизи автотракторной мастерской или в одном с ней помещении; в этом случае для обслуживания и текущего ремонта выделяются и оборудуются отдельные посты.

Пункт технического обслуживания оснащается в соответствии со специальным табелем оборудованием, приспособлениями и инструментом. Как правило, в пункте технического обслуживания ча-

сти оборудуются следующие рабочие посты (места): пост механика-регулировщика, пост электрика, пост смазчика, пост слесаря (водителя).

При лагерном расположении частей пункт технического обслуживания может размещаться под навесом или в палатке. При этом допускается привлечение подвижных средств обслуживания.

В полевых парках пункт технического обслуживания развертывается в укрытых местах на базе подвижных ремонтно-эксплуатационных средств.

Начальником пункта технического обслуживания назначается офицер или сержант, хорошо знающий устройство и техническое обслуживание машин. Он отвечает за всю работу пункта.

Сведения о каждой машине, проходящей обслуживание, а также перечень израсходованных запасных частей и материалов заносятся в книгу учета технического обслуживания и ремонта машин (приложение 11).

При совместном размещении пункта технического обслуживания и мастерской ведется одна книга для учета технического обслуживания и ремонта машин.

167. Автотракторная мастерская предназначена для выполнения текущего ремонта, а в случае крайней необходимости и среднего ремонта машин на готовых агрегатах.

Ответственным за порядок в мастерской и за качество ремонта является ее начальник (командир ремонтного подразделения).

Машина поступает в мастерскую с водителем, который участвует в ремонте машины.

Перед сдачей машины в ремонт водитель обязан очистить машину от грязи, тщательно ее вымыть и в чистом состоянии представить для приемки в ремонт.

О выполненном ремонте делается запись в книге учета технического обслуживания и ремонта машин (приложение 11), а при ремонте с заменой агрегата — и в паспорте машины, за подписью начальника автотракторной мастерской.

168. Площадки технического обслуживания машин подразделений предназначены для проведения ежедневного технического обслуживания машин.

Площадки устраиваются под навесами, вблизи стоянок машин подразделений или около пункта технического обслуживания, оборудуются эстакадами, верстаками и необходимым инструментом. По своим размерам и планировке они должны соответствовать установленной последовательности обслуживания машин.

169. Водомаслогрейка предназначается для поддержания зимой в горячем состоянии и постоянной готовности к выдаче необходимого количества охлаждающей жидкости и масла на машины части. В постоянном парке оборудуется стационарная водомаслогрейка, а в полевом парке используются подвижные водомаслогрейки.

В зимних условиях для топки водомаслогрейки, поддержания порядка, соблюдения противопожарного режима и своевременной выдачи масла и охлаждающей жидкости выделяются специальные лица из солдат и сержантов.

Контроль за поддержанием порядка в помещении водомаслогрейки и за готовностью к выдаче

горячей воды (низкозамерзающей жидкости) и масла возлагается на дежурного по парку.

Водомаслогрейка должна удовлетворять следующим требованиям:

— обеспечивать в кратчайшие сроки нагрев масла и охлаждающей жидкости до 90—95° С;

— иметь достаточную емкость для охлаждающей жидкости (2—3 заправки), чтобы обеспечить быстрый и правильный разогрев двигателей при одновременном выходе всех машин части;

— обеспечивать удобную и быструю раздачу масла и охлаждающей жидкости при одновременном выходе машин.

Хранение и подогрев масла, сливаемого с машин, должны производиться в индивидуальных бачках, в специально оборудованных термических шкафах. На каждом бачке наносится номер той машины, с которой слито масло.

170. Помещение для хранения аккумуляторных батарей (аккумуляторная) в зависимости от условий и удобства может размещаться в комплексе с водомаслогрейкой или ремонтной мастерской.

В том и другом случае должны быть обеспечены своевременная зарядка и удобное хранение аккумуляторных батарей в зимнее время, минимальное удаление аккумуляторной от мест стоянки машин, быстрая выдача аккумуляторных батарей по тревоге.

Помещение для хранения и зарядки аккумуляторных батарей изолируется от других помещений глухой стеной и должно хорошо вентилироваться; температура в помещении зимой поддерживается в пределах от +5 до +15° С.

Аккумуляторные батареи хранятся на стеллажах по подразделениям. На каждую аккумуляторную батарею наносится номер машины, на которой она устанавливается.

Хранение, зарядка и ремонт щелочных аккумуляторных батарей проводятся изолированно от кислотных.

Склад автотракторного имущества

171. Склад размещается на территории парка или вне его и предназначается для приемки, хранения и выдачи автотракторного имущества и материалов.

Устройство склада должно обеспечивать:

— надлежащее хранение автотракторного имущества и материалов;

— удобство приемки поступающего на склад имущества и подготовки его к хранению;

— удобство контроля и периодической обработки имущества;

— сохранность всего имущества, находящегося на складе;

— быстроту выдачи имущества;

— пожарную безопасность.

172. Помещение, отведенное для склада, должно быть разбито на отделения, в которых организуется раздельное хранение:

— запасных частей, инструмента, принадлежностей и оборудования;

— резины;

— металлов и материалов;

— химикатов (лаки, краски, кислота и т. п.);

— деталей и материалов, пришедших в негодность.

Оборудование отделений склада, а также приемка, обработка, хранение и выдача имущества осуществляются в соответствии с руководствами и инструкциями по складскому хранению.

173. Хранение автотракторного имущества и материалов в полевых условиях в зависимости от обстановки организуется на автомобилях и на грунте в укрытиях (землянках).

Имущество содержится в ящиках, установленных на подставках или лежнях; ящики покрываются брезентом и маскируются.

Стоянка машин

174. Стоянкой машин называются закрытые помещения или места под навесами (площадки), оборудованные для хранения исправных, заправленных и обслуженных машин.

Стоянки оборудуются с расчетом:

— размещения машин по подразделениям на установленных интервалах и дистанциях;

— быстрого и удобного выхода машин по тревоге;

— удобства подготовки машин к выходу и обслуживания при хранении.

Стоянка включает:

— места для боевых и строевых машин, находящихся в эксплуатации;

— места для машин, содержащихся в консервации;

— места для транспортных (вспомогательных) и учебных машин повседневной эксплуатации;

— отдельные навесы (площадки) для хранения бензоцистерн и топливозаправщиков без горючего.

При открытом хранении машин места стоянки боевых и строевых машин отделяются забором от мест стоянки транспортных машин.

175. В постоянных парках при размещении машин в помещении или под навесами расстояние между боковыми бортами машин и стеной должно быть не менее 0,8 *м* для колесных и 1 *м* для гусеничных машин. Расстояние между задним бортом машины и стеной или ограждением должно быть не менее 1 *м*.

На открытых стоянках машины устанавливаются не ближе 10 *м* от зданий, расстояние между машинами по фронту должно быть 1,5—2 *м* и между рядами — не менее 10 *м*.

176. На стоянке гусеничные машины устанавливаются на лежни. Колесные машины устанавливаются на подставки; рессоры и шины разгружаются (кроме машин повседневной эксплуатации). Около каждой машины должна быть табличка с указанием марки, номера машины и фамилии водителя, за которым она закреплена.

Зимой в неотапливаемых помещениях (навесах) и на открытых площадках у машин, кроме того, вывешиваются таблички с указаниями о сливе масла, охлаждающей жидкости и снятии аккумуляторных батарей.

177. Порядок хранения и выдачи ключей от замков зажигания определяется командиром воинской части; этот порядок должен обеспечивать

своевременный выход машин из парка, а также исключать случаи самовольного их использования личным составом.

178. На стоянке разрешается выполнение следующих работ:

— очистка машины от грязи, воды, пыли или снега, попавших на машину при ее переходе из сектора обслуживания и ремонта на стоянку или осевших на машину во время хранения;

— периодическая проверка состояния аккумуляторных батарей и других приборов, снятие их для зарядки, проверки или хранения в утепленных помещениях;

— слив и заправка охлаждающей жидкости;

— подкачка шин и смазка отдельных точек в связи с длительным хранением;

— контрольные осмотры машин перед выходом из парка и в процессе хранения и устранение незначительных дефектов, выявленных при осмотре;

— работы, связанные с запуском двигателя и выводом машин из парка.

Подогревать двигатели открытым огнем (паяльными лампами, факелами) запрещается. Разрешается пользоваться обогревательными устройствами, входящими в конструкцию машины.

5. ОРГАНИЗАЦИЯ ОХРАНЫ, МАСКИРОВКИ И УКРЫТИЯ МАШИН

179. Охрана и оборона парков организуются командиром части:

— в мирное время — в соответствии с Уставом внутренней службы и Уставом гарнизонной и караульной служб;

— в боевых условиях — в соответствии с боевыми (полевыми) уставами войск.

180. Укрытие и маскировка машин и парков производятся с целью защиты их от поражения атомным оружием, огнем противника, от заражения химическими, радиоактивными веществами и другими средствами массового поражения.

С этой целью машины и парки в боевых условиях размещаются рассредоточенно, а для укрытия и маскировки используются складки и обратные скаты местности, лес и другие естественные укрытия или оборудуются искусственные укрытия.

Все машины окрашиваются в соответствующий сезону и местности цвет, а демаскирующие признаки парков (колеи на дорогах, следы машин, свежий грунт от укрытий и т. п.) уничтожаются или маскируются. Для маскировки машин и парков применяются подручные материалы и табельные маскировочные средства.

181. Для защиты личного состава от огня противника отрываются укрытия в непосредственной близости от места работы.

6. ПРОТИВОПОЖАРНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ В ПАРКАХ

182. Противопожарные мероприятия в парке разрабатываются начальником технической службы и начальником противопожарной службы части с учетом конкретных условий в соответствии с Уставом внутренней службы и утверждаются командиром части.

Устройство парка и установленный в нем порядок должны исключить всякую возможность возникновения пожара.

Для этой цели следует:

— не допускать хранения горючего и порожней тары на стоянках машин;

— постоянно очищать от возгораемых материалов территорию и все помещения парка и содержать их в чистоте;

— сварочные и кузнечные работы, а также зарядку аккумуляторных батарей производить в специально оборудованных помещениях;

— не оставлять в действии без надзора подогреватели, паяльные лампы, газосварочные аппараты и другое оборудование с открытым пламенем;

— переносные лампы применять только низкого напряжения, со шланговым проводом и с защитными металлическими сетками;

— не хранить обтирочный материал и горючее вблизи стоянок машин; использованные обтирочные материалы собирать в специальные металлические ящики с крышками и ежедневно убирать из парка;

— отводить и оборудовать специальные места для курения, вне которых курение в парке запрещается;

— по окончании работ в парке дежурному по парку осматривать территорию парка, все парковые помещения, площадки, открытые стоянки машин и требовать устранения обнаруженных недостатков.

183. Все элементы парка оборудуются противопожарными щитами с прикрепленным к ним пожарным оборудованием: огнетушителями, ведрами, лопатами, баграми, кирками, кошмой или брезентом. Куски кошмы или брезента хранятся

свернутыми в пакет и обвязанными тонким шпагатом.

У каждого щита должен быть ящик с чистым (просеянным) и сухим песком. Ящик плотно закрывается крышкой.

В местах стоянок машин содержатся тросы для эвакуации машин в случае пожара.

Для обеспечения немедленного вывода машин при пожаре должны ежедневно выделяться дежурные тягачи со специальными тросами.

184. Все пожарное оборудование окрашивается в ярко-красный цвет; металлические (рабочие) части инструмента окрашиваются черным лаком.

185. Личный состав части должен знать и соблюдать правила пожарной безопасности, установленные в парке. В случае возникновения пожара личный состав действует согласно инструкции о мерах пожарной безопасности в парке, утверждаемой командиром воинской части.

В инструкции указываются:

— основные правила пожарной безопасности в парке;

— противопожарные средства и места их расположения;

— порядок вызова пожарной команды и очередность оповещения должностных лиц о пожаре;

— схема вывода машин из парка и порядок регулирования движения;

— порядок действий личного состава части при тушении пожара, эвакуации имущества и его охране.

Инструкция вывешивается в помещении дежурного по парку.

7. ПОРЯДОК ВЫХОДА И ВОЗВРАЩЕНИЯ МАШИН

186. Машины выпускаются из парка по утвержденному накануне командиром части наряду, технически исправными, обслуженными, с водителями (за которыми машины закреплены), имеющими удостоверения на право управления машиной и оформленные путевые листы.

Выход машин, не предусмотренных нарядом, в исключительных случаях производится только по письменному разрешению командира части на путевом листе («Разрешаю выход вне наряда»). В отсутствие командира части такое разрешение может дать первый заместитель командира части или начальник штаба.

В выходные и праздничные дни выход машин из парка сокращается до минимума.

Наряд на использование машин вручается дежурному по парку, который знакомит с ним начальника контрольно-технического пункта и в конце дня выхода машин сдает его в техническую часть.

187. Накануне дня выхода машин на основании наряда выписываются путевые листы (приложение 12), которые подписываются начальником технической службы части, заверяются гербовой печатью и передаются под расписку в подразделения.

В автомобильных частях путевые листы подписываются командиром подразделения (роты) и передаются заместителю командира подразделения по технической части. В воинских частях, где начальник технической службы по штатам не предусмотрен, путевые листы подписываются

командиром воинской части и передаются лицу, отвечающему за автомобильный транспорт.

В день выхода машин путевые листы командирами подразделений (их заместителями по технической части, автомобильными техниками) или лицами, отвечающими за автомобильный транспорт, вручаются водителям.

В случае выхода машин до начала рабочего дня, а также в выходные и праздничные дни путевые листы могут вручаться водителям через дежурного по части.

188. Старшие машин и водители накануне или в день выхода инструктируются командирами подразделений о цели, порядке и сроках выполнения предстоящего задания, особенностях маршрута, перевозимого груза, времени года, суток, допустимых скоростях движения и мерах безопасности движения.

189. Подготовка машин к выходу проводится водителями под руководством командиров подразделений или их заместителей по технической части (автомобильных техников).

Для получения разрешения на подготовку машины к выходу из парка водитель предъявляет дежурному по парку путевой лист, а при подготовке машины накануне дня выхода — разовый пропуск.

Водитель осматривает машину, подготавливает ее к выходу и докладывает заместителю командира подразделения по технической части (автомобильному технику) о готовности к выполнению задания. Убедившись в исправности и подготовленности машины, заместитель командира подразделения по технической части (автомобиль-

ный техник) записывает в путевом листе показание спидометра, расписывается в путевом листе и разрешает водителю предъявить машину для осмотра начальнику контрольно-технического пункта.

190. В частях и подразделениях с незначительным количеством машин, где по штатам офицеры технической службы не предусмотрены, ответственность за подготовку и выпуск машин из парка возлагается на командиров (начальников) частей (подразделений).

191. Машина проверяется на площадке начальником контрольно-технического пункта.

Убедившись, что машина исправна, положенные документы имеются и правильно оформлены, начальник контрольно-технического пункта расписывается в путевом листе.

После этого дежурный по парку отмечает в путевом листе время выхода машины, делает необходимые записи в журнале выхода и возвращения машин и разрешает выпустить машину из парка.

При одновременном выходе большого количества машин их проверка может проводиться заблаговременно, чтобы обеспечить своевременный выход из парка; в этом случае начальник технической службы части может усилить контрольно-технический пункт опытными механиками.

192. В случае обнаружения неисправностей у машины или неправильно оформленных документов начальник контрольно-технического пункта машину из парка не выпускает. О причинах, вследствие которых машина не была выпущена из парка, начальник контрольно-технического

пункта немедленно докладывает начальнику технической службы и сообщает дежурному по парку для соответствующей записи в журнале выхода и возвращения машин.

Начальник технической службы через командира подразделения принимает меры к приведению машины в готовность к выходу и при необходимости докладывает командиру части.

193. Выход машин из парка по тревоге производится согласно инструкции, утвержденной командиром части. Проверка машин начальником контрольно-технического пункта в этом случае не проводится.

194. Проверка машин на контрольно-техническом пункте не снимает с командиров подразделений и их заместителей по технической части ответственности за подготовку и состояние выпускаемых из парка машин.

195. По возвращении машины в парк дежурный по парку после проверки машины начальником контрольно-технического пункта отмечает в путевом листе время возвращения машины, показание спидометра, вносит необходимые записи в журнал выхода и возвращения машин и после обслуживания разрешает поставить ее на стоянку, а водителю убыть из парка.

Необслуженные машины ставить в парке на стоянку запрещается.

Глава VI

АВТОТРАКТОРНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ И МЕРОПРИЯТИЯ ПО ИХ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ

1. КЛАССИФИКАЦИЯ ПРОИСШЕСТВИЙ И МЕРОПРИЯТИЯ ПО ИХ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ

196. Все происшествия с машинами, связанные с их эксплуатацией, в зависимости от обстоятельств, характера и последствий повреждений подразделяются на катастрофы, аварии, поломки и несчастные случаи.

197. Катастрофой считается происшествие с машиной, повлекшее за собой гибель людей независимо от повреждения машины.

198. Аварией считается происшествие с машиной, при котором машина повреждена и подлежит списанию или для ее восстановления необходимо произвести капитальный или средний ремонт машины или замену (капитальный ремонт) одного основного агрегата, а также происшествие с машиной, повлекшее за собой телесные повреждения (ранения) людей независимо от повреждения машины.

199. Поломкой считается повреждение машины, для устранения которого необходимо произвести текущий ремонт без замены или капитального ремонта основных агрегатов.

200. Катастрофа и авария, происшедшие при отсутствии вины водителя и других работников воинской части, относятся к несчастным случаям.

201. Происшествия, повлекшие за собой гибель или телесные повреждения людей в результате набегания на машину, падения под машину и выпадения из машины по неосторожности пострадавших, а также происшествия при обслуживании (ремонте) машины, погрузке (выгрузке) грузов на машину (из машины), погрузке (выгрузке) и перевозке машин водным и железнодорожным транспортом, при стихийных бедствиях и в других аналогичных случаях к автотракторным катастрофам и авариям не относятся.

202. Естественный износ деталей и отдельных узлов, не повлекший за собой дополнительных повреждений машины или ее агрегатов, а также боевые повреждения к авариям и поломкам не относятся.

Повреждения вооружения и специального оборудования, установленного на машинах, классифицируются в соответствующих руководствах и инструкциях.

203. Основными мероприятиями по предупреждению автотракторных происшествий являются:

— поддержание в воинских частях и подразделениях твердого воинского порядка, организованности и высокой ответственности всего личного состава за врученную технику;

— постоянное и неукоснительное выполнение уставного порядка в парковой службе и эксплуатации машин;

— планомерная, систематическая политико-воспитательная работа с водителями, направленная на повышение их дисциплины и сознания высокой личной ответственности за врученную им технику и безопасность перевозимых на машинах людей и вооружения; проведение собраний и технических конференций водителей с обсуждением передовых методов использования, обслуживания машин и безаварийной работы;

— систематические учебные занятия с водителями по изучению материальной части и повышению практических навыков в обслуживании и вождении машин в сложных условиях;

— соблюдение правил движения, вождения и обслуживания машин;

— проведение инспекторских проверок водительского состава и отстранение от управления машинами недисциплинированных и слабо подготовленных водителей;

— четкая организация командирами маршей и перемещений войск, хорошая организация регулирования на маршрутах, подготовка и оборудование маршрутов, особенно для движения ночью;

— своевременная и качественная подготовка машин к использованию и систематический контроль за работой водителей на линии;

— проведение инструктажей с водителями и старшими машин перед выполнением ими заданий;

— систематическое освещение в печати опыта передовых частей, подразделений и отдельных

водителей, сержантов и офицеров по безаварийному вождению машин;

— ограничение использования машин в выходные и праздничные дни;

— разбор каждого происшествия с водителями машин и проведение других мероприятий, предупреждающих происшествия.

204. При проверке автотракторной службы в частях и подразделениях особое внимание обращается на случаи автотракторных происшествий и проведение мероприятий по их предупреждению.

205. Командиры и начальники не имеют права оставлять безнаказанным ни одного проступка или упущения, в результате которого произошли катастрофа, авария, поломка или несчастный случай.

2. УЧЕТ АВТОТРАКТОРНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ПОРЯДОК ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ДОНЕСЕНИЙ

206. Каждая катастрофа, авария, поломка и несчастный случай должны учитываться и расследоваться. Поломки учитываются в части, а аварии, катастрофы и несчастные случаи — в части и соединении по книге учета катастроф, аварий, поломок и несчастных случаев (приложение 13).

207. Несчастные случаи в книгу учета заносятся, но за воинской частью не числятся. Сведения о количестве несчастных случаев и анализ их причин излагаются в объяснительной записке к отчету.

Невиновность водителя и других работников воинской части устанавливается и подтверждается документом судебно-следственных органов.

Отчет об автотракторных происшествиях представляется в установленном порядке согласно табелю срочных донесений.

208. Катастрофа, авария, поломка и несчастный случай расследуются немедленно, но не позже трех суток после того, как они произошли или были обнаружены.

Донесение о катастрофе и несчастном случае, связанном с гибелью людей, представляется по команде в день окончания расследования командиром части.

Расследование катастроф командир части проводит лично, а аварий, поломок и несчастных случаев — назначенное им лицо.

Результаты расследований катастроф, аварий и несчастных случаев оформляются протоколом, а поломок — рапортом.

209. Командир подразделения ежемесячно докладывает командиру части о поломках машин за истекший месяц, а также о проведенных и намеченных мероприятиях по устранению причин, вызвавших автотракторные происшествия.

При повторении однотипных повреждений на нескольких машинах командир части обязан донести о них по команде специальным докладом.

3. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ВОЕННОЙ АВТОТРАКТОРНОЙ ИНСПЕКЦИИ ГАРНИЗОНА

210. Военная автотракторная инспекция (ВАТИ) гарнизона организуется распоряжением начальника гарнизона для выполнения задач, предусмотренных Уставом гарнизонной и караульной служб.

В своей работе инспекция руководствуется Положением о Военной автотракторной инспекции гарнизона.

211. Военная автотракторная инспекция гарнизона состоит из начальника инспекции и инспекторов.

Количество инспекторов определяется начальником гарнизона, исходя из условий расположения частей и соединений и количества автомобильных дорог с интенсивным движением воинских машин.

Инспекторы назначаются из числа офицеров гарнизона и выполняют свою работу по инспектированию в порядке несения дежурств. На время дежурства инспектор подчиняется начальнику инспекции и отвечает за точное выполнение полученного задания.

При необходимости в помощь инспекторам распоряжением начальника гарнизона выделяются личный состав и транспортные средства.

212. Задержанные Военной автотракторной инспекцией гарнизона машины размещаются на сборном пункте, организуемом распоряжением начальника гарнизона при комендатуре гарнизона.

Выдача задержанных машин производится по письменному распоряжению начальника Военной автотракторной инспекции гарнизона после устранения недостатков (дефектов), из-за которых были задержаны машины. При грубых нарушениях порядка использования машин выдача задержанных машин производится с разрешения начальника гарнизона (кроме г. Москвы) после личного доклада ему командира воинской части.

Глава VII

ВОЖДЕНИЕ МАШИН

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

213. Правильное вождение является одним из важнейших условий сохранения машин в исправном состоянии и увеличения срока их службы, а также главным условием безаварийной работы водителей.

214. Правильное вождение машин обеспечивается:

— высокой воинской дисциплиной и строгим выполнением требований уставов;

— отличным знанием водителями устройства, правил эксплуатации, ремонта и хранения машин;

— строгим выполнением водителями правил вождения и правил движения машин;

— наличием необходимых навыков и умением водителей выходить из трудных положений, проявлением ими инициативы и находчивости.

215. Установленные правила движения должны строго соблюдаться водителем и старшим машины.

Водитель должен вести свою машину так, чтобы исключить возможность столкновения даже

при нарушении другим водителем правил движения.

216. Перед началом движения водитель должен убедиться в исправности машины и подготовленности ее к использованию в предстоящих условиях.

Начинать движение машины можно только после того, как двигатель полностью прогреется и станет работать устойчиво.

Трогание машины с места и вождение ее должны производиться при закрытых дверях кабины и бортах кузова, правильной посадке перевозимого личного состава и надежном креплении груза.

217. Во время движения водитель должен постоянно наблюдать за показаниями контрольных приборов (масляного манометра, амперметра, термометра, воздушного манометра и др.). В случае ненормальных показаний приборов, а также при появлении шума и стука машину необходимо остановить, выяснить причину неисправности и принять меры к ее устранению.

218. При движении следует использовать уклоны дороги и инерцию машины (накат), избегать частого и резкого торможения, приводящего к усиленному износу ходовой части и перерасходу горючего. Неправильное торможение машины может привести к аварии.

Водитель должен соразмерять скорость движения с установленными нормативами, дорожными условиями и скоростью движения впереди идущих машин.

219. Движение машин совершается только по правой стороне дороги. Левая сторона дороги используется для обгона и встречного движения.

Обгонять впереди идущий транспорт, за исключением трамваев, а также колонны войск и людей, следующих в пешем строю, разрешается только с левой стороны.

Обгон колонн и транспорта производится на скорости, не превышающей установленной для данной дороги, и начинается только после того, как водитель убедится, что сигнал его принят водителем впереди идущего транспорта, движущаяся колонна или транспорт приняли вправо, а встречный транспорт, пешеходы и другие препятствия отсутствуют.

Запрещается после обгона впереди идущего транспорта принимать сразу резко вправо.

220. Короткие и некрутые подъемы преодолеваются машиной с разгона, без переключения передач.

Крутые подъемы преодолеваются на такой передаче, на которой машина может преодолеть весь подъем без переключения передач и без остановок.

У вершины подъема во избежание столкновения со встречным транспортом необходимо строго держаться правой стороны и двигаться с особой осторожностью, подавая звуковые (ночью — световые) сигналы.

221. Крутые спуски преодолеваются на пониженных передачах, обеспечивающих безопасность спуска, при включенных сцеплении (главном фрикционе) и передаче. Торможение производится без выключения сцепления.

На спусках следует избегать поворотов.

222. Траншеи, ходы сообщения, кюветы и глубокие воронки преодолеваются с помощью ко-

лейных мостиков, эскарпы и контрэскарпы — по наклонному настилу из колейных мостиков, соединенных скобами.

223. При приближении к железнодорожному переезду водитель машины обязан руководствоваться предупреждающими знаками «Железнодорожный переезд», «Берегись поезда», показаниями светофоров, звуковыми сигналами шлагбаумов и указаниями дежурных по переездам.

Указания дежурных по переездам и других работников дистанций пути в отношении порядка следования через переезды обязательны для всех водителей машин и лиц, пользующихся транспортом.

224. При проезде одиночных машин через неохраняемые железнодорожные переезды водитель обязан остановить машину, не доезжая 10 *м* до ближайшего рельса железнодорожного пути, выйти из машины и, только убедившись в возможности безопасного проезда, следовать через переезд с соблюдением мер предосторожности.

225. Движение автомобильных колонн и отдельных машин через железнодорожные переезды производить без переключения передач со скоростью не более 15 *км/час*. Особое внимание и бдительность начальники колонн, старшие машин и водители обязаны проявлять ночью, в туман, метель, снегопад и в других условиях плохой видимости. Для пропуска колонны на переездах выставляются регулировщики.

226. Движение машин через мосты ограниченной грузоподъемности производится с соблюдением установленной дистанции между машинами.

На мостах любой грузоподъемности воспрещается остановка, резкое торможение, повороты.

227. Для остановки машины необходимо постепенно снизить скорость движения и принять вправо к обочине дороги. Место для остановки машины должно быть открытое, просматриваемое в обоих направлениях движения на расстояние не менее 50 *м*. Ночью или при движении в тумане необходимо включить подфарники и задний свет.

Воспрещается останавливать машины на закруглениях, поворотах, в закрытых местах дороги, у мостов и на мостах, на перекрестках, на пешеходных дорожках, на крутых подъемах и спусках, на железнодорожных переездах. В случае вынужденной остановки на спуске или подъеме необходимо принять как можно больше вправо и затянуть ручной тормоз до отказа. Под колеса подкладываются клинья или камни. При остановке на спуске включается передача заднего хода, а на подъеме — первая передача.

Выходить из машины можно только на правую сторону дороги.

Каждую остановку водитель должен использовать для осмотра машины, проверки крепления груза, сцепки прицепа и устранения неисправностей.

228. При движении машин ночью соблюдаются следующие требования:

— при движении по освещенным дорогам и улицам включаются подфарники (ближний свет фар);

— при разъездах со встречным транспортом скорость движения снижается, дальний свет пе-

реключается на ближний или включаются подфарники; обратное переключение на дальний свет разрешается только после разъезда;

— при наличии на машине только одной действующей фары (в случае повреждения второй фары в пути) она должна находиться с левой стороны;

— при вынужденном движении без света скорость движения снижается до 10 *км/час* и подаются частые звуковые сигналы;

— для движения в условиях светомаскировки машины должны быть оборудованы светомаскировочными устройствами (СМУ) и фонарями подкузовной подсветки. На машинах с низкой посадкой или на специальных прицепах устанавливаются бортовые экраны с электроподсветом или другие устройства светового ограждения.

На машинах могут также устанавливаться приборы ночного видения.

Использование светотехнических средств производится в соответствии с установленным режимом светомаскировки.

229. Движение машин в тумане и в условиях большой запыленности воздуха производится с соблюдением следующих правил:

— скорость движения снижается;

— обгон транспорта категорически запрещается;

— при движении и на стоянках включается ближний свет;

— во время движения подаются частые звуковые сигналы;

— подъемы и спуски преодолеваются на пониженной передаче.

230. При вождении машины в оттепель, в гололедицу и по скользкой дороге необходимо:

— плавно трогаться с места, постепенно увеличивая обороты коленчатого вала двигателя, избегая буксования колес (гусениц);

— двигаться со скоростью, не превышающей 15—20 *км/час*; в местах с оживленным движением, на перекрестках и мостах, на поворотах и спусках — со скоростью, обеспечивающей безопасность движения;

— избегать резкого торможения машины; тормозить, как правило, двигателем и при необходимости плавно притормаживать тормозами; выравнивание машины при заносе производить поворотом руля в сторону заноса;

— выбирать путь движения таким образом, чтобы поверхность дороги для правых и левых колес была одинакова;

— разгон машин с переключением передач производить только на прямых участках дороги.

2. ВОЖДЕНИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПОЕЗДОВ

231. Колесный или гусеничный тягач (трактор) с прицепленной к нему артиллерийской системой или другим прицепом составляет автомобильный поезд.

232. Подъезжая к артиллерийской системе, необходимо развернуть тягач не ближе чем в 3 *м* от нее, стараясь не взрыхлять грунт перед системой или прицепом, чтобы не затруднять трогание автомобильного поезда с места.

Медленно осадить тягач без маневров (поворотов) около артиллерийской системы, внимательно наблюдая за сигналами лица, руководящего сцепкой (командира орудия или специально назначенного лица).

233. Поезд необходимо трогать с места лишь после того, как водитель убедился, что сцепка произведена надежно, закрыт предохранительный замок и вставлена запорная чека. Движение начинать плавно, без рывков и на самой малой скорости так, чтобы в любой момент остановить его по сигналу расчета. Для проверки сцепки водитель поезда обязан проехать с артиллерийской системой на несколько метров вперед.

234. Перед началом движения расчет должен занять свои места соответственно установленному порядку.

Для наблюдения за тягово-сцепным прибором и для торможения артиллерийской системы назначается тормозной, который должен твердо знать установленные сигналы.

235. При движении тягача с артиллерийской системой запрещается делать крутые повороты, чтобы не повредить хоботовую часть орудия или стрелу передка.

3. ВОЖДЕНИЕ МАШИН В СОСТАВЕ КОЛОНН

236. При движении машин (автомобильных поездов) в колонне необходимо строго соблюдать установленные скорость и дистанцию между машинами.

Дистанция между машинами зависит от скорости и условий движения и, как правило, в метрах должна быть не менее численного значения скорости движения машины в *км/час*. (Например, при скорости движения машины 25 *км/час* дистанция между машинами должна быть не менее 25 *м*.)

Ночью скорость движения машин в колонне снижается.

При угрозе воздушного нападения дистанции между машинами увеличиваются.

237. Во время движения машин в колонне водитель обязан следить за подаваемыми сигналами и немедленно их выполнять.

Всякое изменение порядка движения, а также остановки колонны делаются только по команде начальника колонны.

238. При остановках колонны машины останавливаются на правой обочине или справа от дороги, сохраняя порядок, принятый для движения колонны, на дистанциях между машинами не менее 10 *м* или на дистанциях, установленных командиром.

239. Остановка отдельных машин (автомобильных поездов) не должна задерживать движение колонны. При вынужденной остановке машина ставится на правую обочину или съезжает с дороги.

Водители отставших машин (автомобильных поездов) не имеют права обгонять движущуюся колонну. Они занимают свое место в колонне только на привалах или остановках с разрешения начальника колонны.

4. ВОЖДЕНИЕ МАШИН ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ЛИЧНОГО СОСТАВА

240. Перевозка личного состава осуществляется на специально оборудованных грузовых автомобилях, бронетранспортерах, в специальных машинах и прицепах, автобусах и легковых автомобилях.

К управлению машинами для перевозки личного состава допускаются: в колонне — водители, имеющие удостоверение шофера-профессионала и прошедшие проверку в воинской части по практическому вождению, а на одиночных машинах — высоко дисциплинированные опытные водители, имеющие удостоверение шофера 1 или 2 класса или удостоверение шофера 3 класса и стаж вождения автомобиля в воинской части не менее одного года.

241. Перевозка личного состава в машинах допускается при следующих условиях:

— машина должна быть исправной, чисто вымытой, а кузов грузового автомобиля, кроме того, должен быть оборудован надежно закрепленными сиденьями;

— бортовые запоры должны быть прочно закрыты и надежно закреплены;

— в путевом листе в графе «Род перевозимого груза и вес» должна быть отметка о количестве перевозимых людей;

— на каждую машину, на которой перевозится личный состав, назначается старший (командир машины), ответственный за выполнение всех правил перевозки. Фамилия его указывается в путевом листе.

242. Проезд на не приспособленных для перевозки личного состава грузовых автомобилях разрешается только отдельным лицам, сопровождающим груз, а также едущим за получением груза, фамилии которых должны быть указаны в путевом листе. Размещение этих лиц на автомобиле должно обеспечивать их безопасность.

243. Запрещается перевозить людей на автомобилях-самосвалах, цистернах, на длинномерном грузе, на грузовых прицепах, в буксируемых машинах (кроме водителей, управляющих ими), а также сидеть на бортах кузова или стоять во время движения.

5. ОСОБЕННОСТИ ВОЖДЕНИЯ МАШИН (АВТОМОБИЛЬНЫХ ПОЕЗДОВ) В СЛОЖНЫХ УСЛОВИЯХ

В горах

244. При вождении машин в горах строго соблюдать следующие правила:

— скорости движения и дистанции между машинами назначать с учетом обеспечения безопасности движения; перед подъемом приводить в готовность горный тормоз;

— на горных перевалах и узких дорогах движение машин допускать только в одну сторону и при возможности в светлое время; при движении ночью на опасных местах устанавливать ограждения и видимые сигналы;

— регулирование движения усиливать; в узких местах, на крутых поворотах и на перевалах дополнительно выставлять средства тяги и посты регулирования;

— на крутых подъемах и спусках личный состав с машин может спешиваться; расчеты орудий на крутых и скользких спусках должны помогать удерживать орудия от скатывания.

При движении гусеничных машин в горах соблюдать следующие правила:

— на подъемах и спусках предельной крутизны при скользком грунте избегать движения с бортовым креном во избежание произвольного поворота машины;

— при заносе на крутом спуске ослабить торможение той гусеницы, в сторону которой начал поворачиваться тягач;

— не включать передачу и главный фрикцион для движения вперед в момент скатывания тягача назад; в таких случаях необходимо тягач затормозить и только после этого трогаться с места.

В пустынно-песчаной местности

245. При вождении автомобиля по песчаной местности соблюдать следующие правила:

— небольшие песчаные участки преодолевать с разгона;

— преодоление большого песчаного участка осуществлять на пониженной передаче при оборотах коленчатого вала двигателя выше средних, избегая переключения передач;

— использовать для движения уже накатанную колею, не допуская резких поворотов в ней;

— в случае буксования колес остановить автомобиль, расчистить песок у передних колес, под

задние колеса положить доски или маты (дорожки) и начать движение на первой передаче;

— автомобилям с регулируемым давлением в шинах песчаные участки преодолевать при пониженном давлении; после преодоления участка давление в шинах доводить до нормы;

— разъезд со встречными машинами на песчаной дороге с ненакатанными обочинами производить на малой скорости во избежание застревания автомобиля в песке.

246. При вождении гусеничного тягача (трактора) с прицепленной к нему артиллерийской системой или другим прицепом по песчаной местности соблюдать следующие правила:

— песчаные участки пути преодолевать с помощью шпор, уширителей гусеницы, хвороста, соломенных матов, досок или другого подручного материала, подкладываемого под гусеницы; двигаться при этом необходимо на низших передачах;

— при зарывании тягача в рыхлый грунт отцепить артиллерийскую систему, вывести тягач на более плотный грунт и при помощи лебедки перетащить артиллерийскую систему через труднопроходимое место;

— избегать поворотов с большими углами на рыхлом песке; повороты делать на малых углах с плавным замедлением вращения притормаживаемой гусеницы;

— при преодолении сыпучих барханов не допускать буксования, так как тягач может сесть на днище.

В лесисто-болотистой местности

247. При вождении машины в лесисто-болотистой местности соблюдать следующие правила:

— машины оборудовать хворостяными дорожками (матами) и колейными мостиками;

— путь движения на заболоченном участке выбирать наикратчайший и без поворотов, предварительно убедившись в проходимости участка;

— заболоченные места преодолевать с разгона на заранее выбранной передаче; во время движения избегать колеи, резких поворотов и остановок.

В случае буксования машины вывесить колесо и подложить под него доску или настелить хворост; подкапывание почвы под колесами не допускается во избежание ослабления грунта;

— при движении в колонне задней машине (автомобильному поезду) не идти по следу идущей впереди машины (автомобильного поезда), так как это может вызывать большое погружение, пробуксовку и застревание машины;

— для преодоления труднопроходимых заболоченных участков устраивать настил из подручных материалов — хвороста, жердей, веток, снопов соломы — и специально изготовленных и возимых дорожек (матов), колейных мостиков, ленточных дорог и щитов; во время движения следить за состоянием настила и своевременно его усиливать;

— при движении по редкому лесу путь движения между деревьями выбирать с таким расчетом, чтобы делать меньше поворотов;

— автомобилям с регулируемым давлением

в шинах заболоченные участки преодолевать при пониженном давлении; после преодоления участка давление в шинах доводить до нормы;

— при движении по кустарнику снижать скорость и тщательно наблюдать за местностью и растительностью впереди, так как в кустарнике могут скрываться пни, ямы, промоины, камни и т. п.

В зимних условиях

248. Вождение машин зимой усложняется вследствие уменьшения сцепления колес (гусениц) с дорогой, увеличения сопротивления движению вне дорог и наличия под снегом скрытых препятствий (ям, канав, пней, камней и пр.). При вождении машин зимой водители должны быть особенно внимательными. В некоторых случаях движению колонны или машины должна предшествовать разведка местности.

249. При движении по глубокому снегу (целине, проселочной дороге) необходимо:

— избегать резких поворотов, переключения передач и остановок;

— не перегружать двигатель, а также не давать больших оборотов при длительном движении по глубокому снегу;

— не допускать буксования колес (гусениц); при буксовании подать машину назад, а затем двигаться вперед на первой передаче;

— при разъездах со встречным транспортом снижать скорость движения;

— небольшие снежные сугробы преодолевать с разгона;

— в случае наслоения льда на беговых дорожках гусениц сколоть его, а если невозможно, ослабить натяжение гусениц.

Автомобили с регулируемым давлением в шинах должны преодолевать препятствующие движению участки, имеющие значительную толщину снежного покрова, при пониженном давлении.

Преодоление водных преград вброд

250. Во время преодоления водных преград вброд машины должны двигаться на низшей передаче, при этом водители машин должны избегать поворотов, остановок и переключения передач. Ремень вентилятора во избежание поломок лопастей и забрызгивания свечей зажигания следует ослабить или снять, жалюзи радиатора закрыть.

После преодоления водной преграды тормозные колодки просушить легким притормаживанием. При первой возможности провести контрольный осмотр машин.

251. Для преодоления глубоких бродов производится, кроме того, специальная подготовка машин, которая состоит в герметизации системы зажигания, системы питания, отверстий в блоке двигателя, поднятии уровня воздухофильтра, выводе вверх трубы глушителя и др.

252. При отсутствии подготовленных переправ на водных преградах их преодолению предшествует разведка и оборудование.

Оборудование переправ включает:

— выбор направления переправы, которое, как правило, намечается под углом в низовую сторону

к течению воды, с тем чтобы уменьшить прилив воды перед радиатором;

— приведение дна водной преграды на направлении брода в проходимое для машин состояние и провешивание ширины брода;

— оборудование съездов с берега и выездов на него.

253. При переправе вброд большого количества машин гусеничные машины переправляются после автомобилей или для них устраиваются отдельные броды.

Преодоление водных преград по льду

254. Прежде чем преодолевать водную преграду по льду, необходимо определить его толщину, места спуска на лед и выхода со льда на противоположный берег.

Двигаться по льду надо плавно, на пониженной передаче, избегая остановок, поворотов, и обязательно с открытыми дверями кабины. Дистанции между машинами устанавливаются не меньше 50 *м*. При сильных прогибах льда необходимо плавно увеличивать скорость движения.

255. В том случае, если прочность льда недостаточна для пропуска машины (автомобильного поезда) данного веса, необходимо усилить переправу согласно действующему Наставлению по военно-инженерному делу.

При недостаточной толщине льда для движения тягача с орудием оно может буксироваться на длинном тросе или с помощью лебедки.

256. При ширине переправы менее 50 *м* следующей машине (автомобильному поезду) разрешается входить на лед только тогда, когда передняя машина вышла на противоположный берег.

Перед въездом на лед, толщина которого близка к предельной (для машин данной грузоподъемности), личный состав спешивается и следует за машинами на дистанции не менее 50 *м*.

Глава VIII

РЕМОНТ МАШИН

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

257. Своевременный и высококачественный ремонт является необходимым условием для содержания машин в постоянной технической исправности. Он обеспечивается:

— повседневным контролем за техническим состоянием машин и своевременной постановкой их в ремонт;

— наличием хорошо оснащенных ремонтных частей [1] (подразделений), укомплектованных квалифицированным личным составом, и постоянной готовностью их к выполнению заданий по ремонту;

— правильной организацией производства и технологического процесса ремонта, соблюдением технических условий на ремонт и постоянным контролем за качеством ремонта;

---

[1] Под наименованием «ремонтная часть» понимаются ремонтно-восстановительный батальон, дивизионные мастерские, стационарные и подвижные мастерские, базы, заводы и другие предприятия по ремонту автомобилей, тракторов, гусеничных тягачей, их агрегатов, изготовлению и ремонту деталей и паркового оборудования.

— своевременным обеспечением автотракторным имуществом;

— постоянным повышением производственной квалификации личного состава ремонтных частей (подразделений);

— совершенствованием технологического процесса ремонта;

— взаимодействием между ремонтными частями различной специализации, эвакуационными частями и органами снабжения автотракторным имуществом.

258. В Вооруженных Силах Союза ССР принята система ремонта машин, при которой средний и капитальный ремонт планируется согласно установленным нормам межремонтных пробегов (сроков), а фактическая потребность в ремонте устанавливается по результатам технического осмотра машин.

259. Ремонт автотракторной техники и автотракторного имущества подразделяется на следующие виды.

Для машин:

— текущий;

— средний;

— капитальный.

Для агрегатов:

— текущий;

— капитальный.

260. Текущий ремонт машины (агрегата) заключается в устранении неисправностей; при этом могут заменяться отдельные неисправные детали, узлы, механизмы и приборы, а также производятся регулировочные, крепежные и другие ремонтные работы.

При текущем ремонте машины допускается замена отдельных агрегатов, в том числе одного основного.

При этом объем трудовых затрат, как правило, не должен превышать установленных нормативов для текущего ремонта.

261. Средний ремонт машины заключается в замене или капитальном ремонте не менее двух основных агрегатов (приложение 22).

При этом проверяется техническое состояние остальных агрегатов, устраняются неисправности, производятся регулировочные, крепежные и другие ремонтные работы.

262. Капитальный ремонт машины заключается в ее полной разборке, замене или капитальном ремонте всех основных агрегатов, приборов и отдельных деталей, сборке и испытании в соответствии с техническими условиями на капитальный ремонт машин.

263. Капитальный ремонт агрегатов заключается в их полной разборке, замене или ремонте всех изношенных деталей, сборке и испытании в соответствии с техническими условиями на капитальный ремонт агрегатов.

264. Ремонт детали заключается в устранении дефектов путем проведения слесарных, кузнечных, сварочных, термических, механических, электролитических и других работ, в результате выполнения которых геометрическая форма, размеры детали и ее механические свойства приводятся в соответствие с установленными техническими условиями на ремонт деталей.

265. Типовые объемы работ (приложения 14 и 15), типовые технологические процессы, техни-

ческие условия и нормативы времени на ремонт машин и агрегатов, а также нормы расхода материалов, запасных частей и инструмента устанавливаются Автотракторным управлением Министерства обороны Союза ССР.

266. Для повышения производительности труда, улучшения качества работ и сокращения времени нахождения машин в ремонте в ремонтных частях и подразделениях применяется агрегатный метод ремонта.

Агрегатный метод является основным методом ремонта. Он заключается в том, что на ремонтируемых машинах агрегаты, механизмы и приборы, требующие ремонта, заменяются отремонтированными или новыми из оборотного фонда, а снятые агрегаты, механизмы и приборы направляются в ремонт.

267. Для ремонта машин агрегатным методом ремонтные части (подразделения) должны иметь запас агрегатов, механизмов и приборов в количестве, обеспечивающем бесперебойную работу ремонтной части (подразделения). Это количество запасных агрегатов называется оборотным фондом агрегатов.

Размеры оборотного фонда агрегатов устанавливаются нормами и табелями для каждого типа ремонтной части (подразделения) в соответствии с ее производственной мощностью.

268. В отдельных случаях допускается индивидуальный метод ремонта, заключающийся в том, что после ремонта агрегаты, приборы, механизмы и детали устанавливаются на ту же машину, с которой они были сняты. Детали ремонтируемых агрегатов в этом случае также не обезличиваются

и после ремонта устанавливаются на тот же агрегат.

269. Ремонт колесных бронетранспортеров производится в автотракторных ремонтных частях (подразделениях) в соответствии с особыми указаниями о порядке проведения ремонта колесных бронетранспортеров.

Все положения по организации ремонта машин, изложенные в настоящем Наставлении, распространяются и на ремонт колесных бронетранспортеров.

2. ПЛАНИРОВАНИЕ, УЧЕТ И ОТЧЕТНОСТЬ ПО РЕМОНТУ МАШИН

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

270. Планирование и организация ремонта машин должны обеспечить восстановление автотракторной техники в максимально сжатые сроки.

Планирование ремонта должно обеспечить наилучшее использование производственных возможностей ремонтных частей для выполнения задания по ремонту к установленному сроку при наименьших трудовых и материальных затратах.

При планировании ремонта машин устанавливаются объем ремонтных работ, потребные производственные мощности, объем материального обеспечения и необходимые денежные средства.

Планирование ремонта машин в соединении (части)

271. Планирование ремонта машин в соединении (части) производится согласно ст. 70—81 одновременно с планированием эксплуатации машин.

Ежемесячно начальник технической службы соединения составляет и направляет начальнику ремонтной мастерской соединения месячный план-задание (приложение 16) и обеспечивает своевременный завоз подлежащих ремонту машин, а также агрегатов, запасных частей и материалов, потребных для выполнения плана-задания. В боевой обстановке задания даются на необходимый период.

На ремонт машин, планируемый вне соединения, начальник технической службы представляет годовые заявки начальнику Автотракторного управления (отдела) военного округа.

В боевых условиях эти заявки даются по мере необходимости.

272. Автотракторные мастерские частей (подразделений) производят ремонт и техническое обслуживание машин по заданиям начальников технической службы частей (автомобильных техников подразделений), месячные планы для этих мастерских не составляются. Основанием для загрузки мастерских является месячный план эксплуатации и ремонта машин части (подразделения).

Планирование в ремонтных частях

273. Основным документом планирования в стационарной хозрасчетной ремонтной части является годовой техпромфинплан, а в бюджетной — годовая производственно-финансовая смета.

Исходными данными для разработки техпромфинплана и сметы в ремонтной части являются:

— контрольные цифры, установленные началь-

ником, в подчинении которого находится ремонтная часть;

— детально разработанный в ремонтной части план организационно-технических мероприятий;

— плановые нормативы (нормы времени на единицу продукции, затраты материалов, запасных частей, топлива, электроэнергии и др.).

Порядок составления техпромфинпланов и смет устанавливается директивами Автотракторного управления Министерства обороны Союза ССР.

274. Планирование в стационарных ремонтных частях организуется в соответствии с требованиями Руководства по организации ремонта автомобилей и тракторов на стационарных ремонтных заводах, базах и в мастерских.

В соответствии с годовым техпромфинпланом (сметой) для каждого подразделения (цеха) устанавливается производственная программа по всем видам продукции.

275. Подвижным ремонтным частям армейского (фронтового, окружного) подчинения производственные планы-задания (приложение 16) устанавливаются на определенный период в соответствии с обстановкой (или на месяц).

276. На основании плана-задания ремонтная часть (подразделение) разрабатывает график ремонта машин.

График ремонта машин составляется в произвольной форме и предусматривает последовательность и календарные сроки поступления машин и агрегатов в ремонт и сроки выхода их из ремонта.

Производственный план-задание доводится до каждого подразделения (цеха) и рабочего места (исполнителя) в виде задания на сутки (смену).

Учет и отчетность по ремонту

277. Учет и отчетность по ремонту машин и агрегатов в воинских соединениях и частях, а также учет и отчетность по производственной и хозяйственной деятельности ремонтных частей (подразделений) организуются и ведутся в соответствии со специальными наставлениями, инструкциями и указаниями по учету и отчетности и табелем срочных донесений.

278. Начальники, которым подчинены ремонтные части, рассматривая ежемесячные, квартальные и годовые отчеты и материалы проверки работы ремонтных частей, обязаны анализировать и оценивать производственную и хозяйственную деятельность ремонтных частей и принимать меры по дальнейшему совершенствованию их производственной деятельности.

3. ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ РЕМОНТА, СДАЧИ МАШИН В РЕМОНТ И ВЫДАЧИ ИЗ РЕМОНТА

Порядок проведения текущего ремонта

279. Поступление машин в текущий ремонт не планируется, текущий ремонт выполняется по потребности в процессе технического обслуживания и на месте выхода машин из строя или в автотракторных мастерских водителями машин и личным составом мастерских (пунктов технического обслуживания). При необходимости по указанию командиров для выполнения текущего ремонта машин может привлекаться и личный состав подразделений.

В мастерской части (соединения) текущий ремонт машин учитывается по книге учета технического обслуживания и ремонта машин (приложение 11).

280. Машины для текущего ремонта в дивизионные (полковые) автотракторные мастерские направляются по указанию начальника технической службы соединения (части) вместе с водителями машин.

В боевой обстановке начальник мастерской может принимать машины в текущий ремонт без распоряжения начальника технической службы.

Определение потребности в среднем и капитальном ремонте машин

281. Машина направляется в средний и капитальный ремонт только после технического осмотра ее специальной комиссией, назначаемой командиром воинской части.

Комиссия назначается:

— после выработки машиной установленной нормы межремонтного пробега (срока);

— в случае преждевременного выхода машины из строя в результате повреждений, аварий, неудовлетворительного технического обслуживания, недоброкачественного изготовления или ремонта.

При техническом осмотре производится проверка паспорта (формуляра), а также технического состояния машины (в случае надобности со вскрытием отдельных агрегатов).

282. По результатам технического осмотра составляется акт технического состояния машины

(агрегата) по установленной форме (приложение 2) с подробным перечислением неисправностей основных агрегатов (механизмов, деталей; характера повреждений) и причин выхода машины (агрегата) из строя и определяется вид ремонта.

Если машина не требует ремонта, то устанавливается дополнительная норма пробега до постановки ее в ремонт.

283. В случае преждевременного выхода машины из строя (за исключением боевых повреждений) командир воинской части (подразделения) не позднее трех дней со дня выхода ее из строя назначает расследование и устанавливает причины преждевременной потребности в ремонте.

Если причиной являлось нарушение правил эксплуатации, командир воинской части обязан привлечь виновных к ответственности и принять меры к недопущению подобных случаев, вызвавших преждевременный выход машин из строя.

При преждевременном выходе машины из строя из-за недоброкачественного изготовления или ремонта командир воинской части обязан предъявить рекламацию заводу-изготовителю или ремонтной части, производившей ремонт.

Если ремонт производился в автотракторной мастерской (подразделении), непосредственно подчиненной командиру воинской части, то последний обязан установить и привлечь к ответственности виновных в недоброкачественном ремонте.

284. Для получения наряда на ремонт командир воинской части в пятидневный срок со дня выхода машины из строя представляет по команде акт технического состояния в двух экземплярах. К акту прилагается справка о расследова-

нии и принятых мерах, если машина вышла из строя раньше установленного срока.

Право выдачи разрешений на отправку в ремонт машин, не прошедших межремонтных пробегов (сроков), после рассмотрения материалов расследования предоставляется:

— начальникам Автотракторных управлений (отделов) военных округов, групп войск и отдельных армий, округов и армий ПВО, флотов и флотилий — по частям, состоящим на учете и снабжении автотракторной техникой и имуществом;

— начальникам тыла воздушных армий (ВВС) округов — по частям ВВС;

— начальникам главных и центральных управлений Министерства обороны Союза ССР — по непосредственно подчиненным частям.

285. В боевых условиях комиссия для технического осмотра машины (агрегата), потребовавшей среднего или капитального ремонта, не назначается. При сдаче машины в ремонтную часть она направляется с актом технического состояния, составленным по указанию начальника технической службы части (соединения).

Сдача машин в средний и капитальный ремонт и получение их из ремонта

286. Машины, требующие среднего и капитального ремонта, и агрегаты, требующие капитального ремонта, ремонтируются в ремонтных частях по нарядам, выдаваемым начальниками, которым подчинены ремонтные части. В наряде указывается срок его действия.

Наряд и один экземпляр акта технического состояния направляются в ремонтную часть. В акте делается отметка о выдаче наряда.

Если машина подлежит ремонту в автотракторной мастерской своего соединения (части), то основанием для приемки ее в ремонт может служить разрешение начальника технической службы соединения (части) в акте технического состояния машины с указанием вида и срока ремонта.

Наряд на ремонт в этом случае не выписывается.

287. Машины, на которых смонтированы автотопливозаправщики, автомаслозаправщики, автотопливоцистерны, включая спецоборудование, ремонтируются, как правило, в специализированных цехах автотракторных ремонтных частей.

Шасси машин, на которых смонтированы средства заправки и транспортировки ракетных топлив, оборудование службы снабжения горючим (бензоперекачивающие станции, бензопомпы и др.), специальное оборудование других служб, ремонтируются в автотракторных ремонтных частях, а специальное оборудование — в специализированных ремонтных средствах соответствующих служб.

Для отправки в ремонт шасси допускается (с разрешения соответствующего начальника службы) снятие специального оборудования (спецкузовов).

288. Все машины (агрегаты), отправляемые в ремонт, должны быть полностью укомплектованы в соответствии с техническими условиями на сдачу в ремонт и выдачу из ремонта машин, очищены от грязи, вымыты и смазаны.

В условиях применения атомного оружия и других средств массового поражения перед отправкой машины (агрегата) в ремонтную часть проводится специальный контроль и при необходимости дезактивация, дегазация или дезинфекция, о чем в акте технического состояния делается соответствующая запись.

289. Машина направляется в ремонт вместе с паспортом, в который должны быть внесены все данные по состоянию на последний день работы машины.

290. Начальник технической службы лично отвечает за подготовку и своевременную отправку в ремонт машин, агрегатов и за их укомплектованность.

Запрещается перед отправкой машин в ремонт заменять агрегаты, автомобильные шины и детали на пришедшие в негодное состояние. В акте технического состояния надлежит указывать номера покрышек и процент их годности.

291. Машины, сданные в ремонт, из списков воинской части не исключаются и после ремонта подлежат возврату в свою часть.

Не возвращаются в части и исключаются из списков те машины, которые сдаются в ремонт с последующим зачислением в резерв.

О зачислении машин в резерв отмечается в наряде на ремонт.

В военное время все машины, направляемые в капитальный ремонт, из списков воинских частей исключаются и зачисляются в резерв армии (фронта, округа, Автотракторного управления Министерства обороны Союза ССР).

Основанием для исключения из списков машин, сданных в резерв, служит заверенная печатью расписка ремонтной части в акте технического состояния о приемке машины.

292. Машины при сдаче в ремонт в мирное время укомплектовываются инструментом и принадлежностями согласно техническим условиям на сдачу машин в ремонт. В военное время машины сдаются в ремонт с положенным по табелю инструментом и принадлежностями.

293. Порядок перевозки и охраны в пути машин (агрегатов), направляемых в ремонт (из ремонта) железнодорожным (водным) и другим транспортом, устанавливается специальными приказами Министра обороны СССР.

294. Агрегаты отправляются в ремонт (из ремонта) в упаковке, обеспечивающей их сохранность.

Допускается отправлять агрегаты без упаковки в тех случаях, когда их перевозят на автомобилях, соблюдая правила укладки, обеспечивающие сохранность агрегатов.

295. Машины, отправляемые в ремонт и из ремонта своим ходом, сопровождаются командой той воинской части, которой они принадлежат.

На начальника команды возлагается сдача машин (агрегатов) в ремонт или приемка из ремонта.

При отправке десяти и более автомобилей или пяти и более гусеничных тягачей (тракторов) начальником команды назначается офицер.

296. Начальник команды обязан:

— знать техническое состояние и комплектность сдаваемых (принимаемых) машин;

— знать порядок сдачи машин (агрегатов) в ремонт и выдачи из ремонта;

— ознакомиться с техническими условиями на сдачу в ремонт машин (агрегатов) и выдачу их из ремонта;

— организовать охрану машин (агрегатов), сдаваемых в ремонт (принятых из ремонта).

297. Начальник команды, принимая машины или агрегаты, подлежащие отправке в ремонт, проверяет их техническое состояние и комплектность в соответствии с актами технического состояния и нарядами и расписывается в приемке машин (агрегатов) в актах технического состояния.

298. Начальник команды должен иметь на каждую сдаваемую в ремонт машину следующие документы:

— наряд на ремонт;

— акт технического состояния в двух экземплярах;

— паспорт машины.

299. Если машины (агрегаты), отправленные в ремонтную часть (из ремонтной части), во время нахождения в пути подверглись заражению, начальник сопровождающей команды обязан принять меры для дезактивации, дегазации, дезинфекции машин и, прибыв в ремонтную (воинскую) часть, немедленно доложить об этом командиру (начальнику) части. Последний должен произвести специальный контроль машин (агрегатов) и в случае необходимости выполнить специальную обработку их.

300. Приемка машин (агрегатов) в ремонт производится представителем ремонтной части в со-

ответствии с техническими условиями на сдачу в ремонт и выдачу из ремонта машин (агрегатов).

Машины (агрегаты), поступившие в ремонт своим ходом (автомобильным транспортом), принимаются в присутствии начальника сопровождающей команды.

301. Сдача машины (агрегата) в ремонт оформляется распиской приемщика (представителя ремонтной части) в акте технического состояния, заверенной печатью ремонтной части.

Один экземпляр акта технического состояния (с распиской приемщика) вручается начальнику сопровождающей команды или высылается в часть по почте при прибытии машин (агрегатов) по железной дороге без сопровождающей команды.

302. При обнаружении некомплектности, подмены агрегатов (деталей) или других расхождений фактического технического состояния машины (агрегата) с указанным в акте технического состояния представитель ремонтной части делает об этом соответствующую запись на обороте акта.

Запись заверяется подписями сдатчика и приемщика и печатью ремонтной части.

При проверке технического состояния машин (агрегатов), поступающих в ремонт, представитель ремонтной части в отдельных случаях может провести испытание их пробегом (до 0,5 *км*) и вскрыть отдельные агрегаты машин.

303. Машины (агрегаты) не принимаются в ремонт, если:

— прибыли в разобранном виде;

— не очищены от грязи, не вымыты, не смазаны;

— их укомплектованность не соответствует техническим условиям на сдачу машин (агрегатов) в ремонт или годные детали на машинах заменены неисправными;

— отсутствуют правильно оформленные документы.

Машины также не принимаются в ремонт при отсутствии смазки в картерах агрегатов. Отправка в ремонт отдельных агрегатов производится без картерной смазки.

304. Если нарушены условия, перечисленные в ст. 303, то командир (начальник) ремонтной части принимает машину (агрегат) на хранение и немедленно доносит начальнику, выдавшему наряд на ремонт, о допущенных нарушениях.

305. При приемке машины (агрегата) на хранение в акте технического состояния делается отметка о причинах принятия ее на хранение, а не в ремонт.

В боевых условиях машины (агрегаты), поступившие в ремонтную часть с указанными в ст. 303 нарушениями, принимаются в ремонт, но выдача их из ремонта производится только по указанию начальника, которому подчинена ремонтная часть. Порядок донесения о нарушениях при сдаче машин (агрегатов) в ремонт сохраняется при всех условиях.

306. Командир воинской части немедленно принимает меры к доукомплектованию машин (агрегатов) или устранению недостатков, выявленных при сдаче машин (агрегатов) в ремонт, а также к расследованию и привлечению виновных к ответственности за допущенные нарушения техни-

ческих условий на сдачу машин (агрегатов) в ремонт.

307. В случаях когда принятые ремонтной частью на хранение машины (агрегаты) укомплектовать невозможно, командир воинской части сообщает об этом начальнику, выдавшему наряд на ремонт, и представляет материал расследования.

308. Начальнику Автотракторного управления Министерства обороны Союза ССР, начальникам Автотракторных управлений (отделов) видов Вооруженных Сил и военных округов предоставляется право после рассмотрения материалов расследования отдать приказание подчиненной ремонтной части принять машины (агрегаты) в ремонт. Кроме того, они обязаны потребовать от командиров воинских частей, которым принадлежат сдаваемые машины (агрегаты), взыскать с виновных стоимость недостающих и замененных деталей в соответствии с порядком, установленным законоположениями и приказами Министра обороны СССР.

Взысканные суммы должны перечисляться: при ремонте машин (агрегатов) в хозрасчетных ремонтных частях — на текущий счет этих частей, при ремонте машин (агрегатов) в бюджетных частях — в доход союзного бюджета.

309. До предоставления подтверждения о внесении взысканных сумм в доход союзного бюджета или о перечислении их хозрасчетной ремонтной части машины (агрегаты) из ремонта не выдаются.

310. Для получения отремонтированных машин (агрегатов) из ремонтной части начальник коман-

ды (приемщик) должен иметь акт технического состояния, по которому машина (агрегат) была сдана в ремонт, и доверенность воинской части на получение из ремонта машин (агрегатов).

311. Отремонтированные машины или агрегаты сдаются ремонтной частью начальнику команды (приемщику) в соответствии с техническими условиями на выдачу из ремонта машин (агрегатов).

Начальник команды (приемщик) имеет право потребовать проведения пробного пробега машины на 1—3 *км* и испытания специального оборудования (цистерн, насосов, кранов и др.), если они подвергались ремонту.

312. Выдача из ремонта машин или агрегатов оформляется распиской начальника команды (приемщика) в акте приемки отремонтированной машины (агрегата) (приложение 17). Один экземпляр акта выдается начальнику команды (приемщику) вместе с паспортом машины и инструкцией по обкатке машины. В паспорт вносятся данные о виде произведенного ремонта, указываются основные агрегаты, которые были заменены (при среднем ремонте), номера агрегатов и размеры поршней и шеек коленчатого вала двигателя.

313. Ремонтная часть, выдавая из ремонта машины и агрегаты, заправляет их смазкой и тормозной жидкостью до нормы, а горючим — в пределах норм, установленных приказом Министра обороны СССР.

314. Машины при выдаче из ремонта в мирное время укомплектовываются инструментом и принадлежностями согласно техническим условиям на выдачу машин из ремонта. В военное время

машины выдаются из ремонта с положенным по табелю инструментом и принадлежностями.

315. Автомобили выдаются из среднего ремонта с теми же шинами, с которыми они были сданы в ремонт. Из капитального ремонта автомобили выдаются с шинами, равноценными тем, с которыми они поступили в ремонт, а в паспорт вносятся номера этих шин с указанием процента их годности.

Автомобильные шины, требующие ремонта, должны быть отремонтированы ремонтной частью.

316. Начальник команды, назначенной для сдачи машин (агрегатов) в ремонт или получения из ремонта, по возвращении в воинскую часть докладывает начальнику технической службы о выполнении задания и сдает ему приемо-сдаточные документы.

317. Все машины (агрегаты), принятые в ремонтную часть для ремонта, учитываются по книге учета технического обслуживания и ремонта машин (приложение 11).

Машины (агрегаты), принятые на хранение до окончательного оформления сдачи, учитываются в той же книге отдельно от принятых в ремонт.

318. Если при выполнении среднего ремонта машины будет установлено, что она фактически требует капитального ремонта, то машина подвергается капитальному ремонту.

Указание на перевод машины из среднего в капитальный ремонт дает начальник, в подчинении которого находится ремонтная часть, после рассмотрения материалов расследования по этому вопросу.

4. РЕМОНТНЫЕ ЧАСТИ И ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ

319. Ремонтные части (подразделения) делятся на подвижные и стационарные.

320. Подвижными называются такие ремонтные части (подразделения), основное оборудование которых установлено в кузовах машин (прицепов). Они предназначены для ремонта машин и агрегатов в полевых условиях и могут перемещаться вместе с войсками.

321. Стационарными называются ремонтные части (подразделения), постоянно размещенные в одном пункте, оборудование и оснащение которых установлены в зданиях, специально построенных или приспособленных для ремонта автотракторной техники.

В зависимости от порядка финансирования и системы учета производственно-финансовой деятельности стационарные ремонтные части могут быть бюджетными или хозрасчетными.

322. В зависимости от назначения и штата для каждой ремонтной части (подразделения) устанавливается специализация (профиль), дается типовая схема технологического процесса ремонта и определяется производственная мощность.

323. Автотракторные мастерские соединений, частей и подразделений относятся к войсковым ремонтным частям (подразделениям) и предназначаются:

— мастерская батальона — для технического обслуживания и текущего ремонта машин батальона;

— мастерская полка — для текущего ремонта и технического обслуживания машин полка, в от-

дельных случаях допускается использование мастерских полка для среднего ремонта автомобилей на готовых агрегатах;

— мастерская дивизии — для среднего ремонта машин дивизии на готовых агрегатах, при необходимости она может быть использована для текущего ремонта машин.

324. Основными требованиями к подвижным ремонтным частям (подразделениям) являются:

— постоянная готовность к выполнению задач в соответствии с их предназначением;

— способность быстро перемещаться и развертываться для работы, своевременно и качественно ремонтировать машины (агрегаты) в ограниченное время при минимальных трудовых и материальных затратах;

— максимальная механизация ремонтных работ;

— постоянное совершенствование технологического процесса;

— внедрение новых методов ремонта и повышение производственных мощностей.

325. Подвижные ремонтные части размещаются и перемещаются по приказу начальников, которым они подчинены. Ремонтные части перемещаются в один или два эшелона.

При перемещении в два эшелона в первый эшелон выделяется необходимый личный состав с оборудованием, инструментом, запасными частями и агрегатами, обеспечивающими немедленное развертывание работ по ремонту машин на новом месте дислокации. Задача второго эшелона — закончить в установленный срок ремонтные работы на старом месте размещения.

326. Получив приказ о перемещении, командир (начальник) ремонтной части отдает распоряжение, в котором указывает последовательность и сроки окончания работ на старом месте размещения, порядок перемещения и состав эшелонов, и выезжает с первым эшелоном или направляет своего заместителя по технической части вместе с представителями медицинской и хозяйственной части и квартирьерами в назначенный район для выбора нового места размещения, подготовки и развертывания работы на нем ремонтной части.

327. При выборе места размещения ремонтной части необходимо учитывать и обеспечивать:

— скрытное расположение от наблюдения противника, надежную охрану, оборону и противоатомную защиту ремонтной части;

— правильный технологический процесс и использование имеющихся помещений;

— затрату минимального времени на оборудование места размещения;

— рассредоточенное расположение ремонтного фонда, оборудования и автомобилей ремонтной части;

— наличие воды для производственных и бытовых нужд;

— необходимые подъездные пути.

328. Командир (начальник) ремонтной части или его заместитель по технической части намечает места размещения подразделений и дает указание о подготовке нового места размещения силами квартирьеров, организации встречи прибывающих подразделений и приемке поступающих в ремонт машин.

329. На развертывание ремонтной части в новом месте командир (начальник) ремонтной части отдает приказ (распоряжение), в котором, как правило, указываются:

— задачи части;

— район, занимаемый частью, и участки, отводимые для развертывания подразделений;

— порядок организации производственного процесса и оборудования рабочих мест;

— объем инженерных работ, сроки окончания размещения подразделений и начала работ по ремонту автотракторной техники;

— правила внутреннего распорядка;

— порядок приемки ремонтного фонда;

— меры боевого обеспечения, связь и оповещение;

— сигналы и действия по боевой тревоге;

— район сбора по тревоге и пути выхода для каждого подразделения;

— запасный район.

5. ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВА ПО РЕМОНТУ МАШИН

Методы организации производства по ремонту машин

330. Ремонтные части (подразделения) в зависимости от специализации, производственной мощности, технической оснащенности и боевой обстановки организуют ремонтное производство одним из трех методов:

— поточным;

— бригадно-узловым (специализированных постов);

— тупиковым (универсальных постов).

331. Поточный метод организации ремонтного производства состоит в том, что все разборочные, ремонтные и сборочные работы производятся расчлененно на последовательно расположенных согласно технологическому процессу рабочих постах. На каждом рабочем посту выполняется одна или несколько повторяющихся операций, при этом происходит перемещение объекта ремонта по рабочим постам соответственно технологическому процессу.

Поточный метод является наиболее совершенным методом организации ремонтного производства и применяется, как правило, при капитальном ремонте машин (агрегатов).

При поточном методе поступление агрегатов, узлов и деталей должно соответствовать такту сборки, чем обеспечивается ритмичность работы сборочных подразделений (цехов).

332. Бригадно-узловой метод организации ремонтного производства состоит в том, что все разборочные и сборочные работы выполняются одной или несколькими специализированными бригадами.

Агрегаты и узлы ремонтируются специализированными бригадами.

Бригадно-узловой метод менее совершенен, чем поточный, так как не предусматривает строгого расчленения ремонтных операций и узкой специализации ремонтников.

333. Тупиковый метод организации ремонтного производства состоит в том, что разборочные,

сборочные и подгоночные работы выполняются одной бригадой на одном универсальном рабочем посту. Количество постов устанавливается соответственно количеству одновременно ремонтируемых машин или агрегатов. При тупиковом методе ремонта возрастает потребность в ремонтниках высокой квалификации, увеличивается продолжительность ремонта и потребность в приспособлениях, инструменте и производственных площадях, поэтому он применяется только в отдельных случаях, когда другие методы по каким-либо причинам нельзя применять.

Технологический процесс ремонта машин

334. Технологический процесс ремонта машин заключается в выполнении определенного для данного вида ремонта объема работ в установленной последовательности согласно действующим техническим условиям и руководствам.

335. Машины, принятые для ремонта, устанавливаются на площадке хранения машин, ожидающих ремонта.

С машин, подлежащих ремонту, перед установкой их на площадку должны быть сняты и сданы на склад для хранения (или в соответствующие подразделения для ремонта) аккумуляторная батарея, инструмент, ЗИП и коврики. С машин, не имеющих кабин или имеющих поврежденные крыши кабин, кроме того, снимаются подушки и спинки сидений.

336. С площадки хранения машин, ожидающих ремонта, машины поступают в ремонт. Начальник разборочного подразделения контролирует

комплектность машины по акту технического состояния.

337. Детали разобранных агрегатов после мойки поступают в контрольно-сортировочное отделение (участок, пост), где проверяются и сортируются на годные, требующие ремонта и негодные в соответствии с техническими условиями на контроль, сортировку и ремонт деталей.

Годные детали маркируются клеймом отделения технического контроля (голубой или белой краской). Детали, требующие ремонта,— желтой краской, негодные — красной краской.

При капитальном ремонте агрегатов детали, как правило, обезличиваются.

Исключение составляют приработавшиеся сопряженные детали (пары конических шестерен, плунжерные пары топливных насосов, детали форсунок и др.), обезличивание которых запрещается техническими условиями на контроль и сортировку деталей.

Транспортировка деталей должна производиться в специальной таре, чтобы не допустить их повреждения, при этом подшипники, шестерни и другие детали, имеющие шлифованные поверхности, должны быть уложены в специальные ячейки. Транспортировка деталей «навалом» категорически запрещается.

338. После проверки детали передаются:

— годные — в комплектовочное отделение;

— требующие ремонта — на склад деталей, ожидающих ремонта.

Негодные детали используются как поделочный материал или сдаются в металлолом.

339. Номенклатура ремонтируемых и изготавливаемых деталей определяется исходя из потребности в деталях, целесообразности их ремонта и изготовления и наличия оборудования.

Ремонтируемые и изготавливаемые детали следует обрабатывать партиями в количествах, выгодных для загрузки оборудования. Каждая партия должна состоять из деталей одного наименования и одной марки машины. Технологический процесс ремонта деталей каждой партии должен быть одинаковый. Размер партии устанавливается исходя из объема программы и графика загрузки оборудования.

340. Новые детали, поступившие в ремонтную часть, и детали, изготовленные и отремонтированные ремонтной частью, после проверки и приемки контролером отделения технического контроля передаются на склад, откуда выдаются на комплектовку (в комплектовочную кладовую). Порядок выдачи деталей устанавливается командиром (начальником) ремонтной части.

Узлы и агрегаты собираются из деталей, комплектно подаваемых на сборку.

341. Собранные узлы и агрегаты проходят обкатку, испытываются и окрашиваются в соответствии с техническими условиями, принимаются контролером отделения технического контроля. Обнаруженные при испытании неисправности немедленно устраняются.

После испытания принятые контролером отделения технического контроля отремонтированные узлы и агрегаты поступают на сборку машин.

342. После сборки и общей регулировки машина испытывается с участием представителя отде-

ления технического контроля пробегом в соответствии с утвержденными техническими условиями. Во время пробега одновременно испытывается и специальное оборудование.

343. После устранения неисправностей машина подвергается мойке, окрашивается и окончательно принимается представителем отделения технического контроля. Принятая машина направляется в воинскую часть или поступает на площадку (склад) готовой продукции.

Подготовка производства

344. Своевременная подготовка производства обеспечивает выполнение плана и ритмичную работу ремонтного подразделения (цеха) и ремонтной части в целом.

Подготовка производства включает:

— подготовку необходимого количества рабочих требуемой квалификации и расстановку их по объектам работ;

— правильную расстановку необходимого количества оборудования и подготовку его к работе;

— создание и поддержание на складах (в кладовых) и рабочих местах необходимого запаса агрегатов, деталей, полуфабрикатов и материалов в соответствии с производственным планом;

— обеспечение рабочих мест приспособлениями, инструментом, средствами механизации и технической документацией согласно принятому технологическому процессу;

— рациональную организацию рабочих мест.

345. Подвижные ремонтные части (подразделения) обеспечиваются необходимой технической документацией централизованно.

В отдельных случаях технологические карты на ремонт и изготовление деталей, рабочие чертежи приспособлений, инструмента, средств механизации и приспособлений по технике безопасности разрабатываются в ремонтной части и утверждаются заместителем командира ремонтной части по технической части.

346. Командир ремонтного подразделения (начальник цеха) организует рабочие места, хранение и выдачу на них технической документации, приспособлений, инструмента, средств механизации, а также следит за своевременным ремонтом и сохранностью оборудования цеха.

347. Непосредственно за организацию рабочего места отвечает мастер (старший специалист).

Организация рабочего места включает:

— правильную специализацию (закрепление за рабочим местом определенных работ);

— оснащение необходимым оборудованием, инструментом, технической документацией;

— наличие стеллажей, тумбочек для хранения инструмента, материалов, заготовок и готовых изделий;

— рациональную планировку, предусматривающую правильное размещение оборудования, приспособлений, предметов, подлежащих обработке, готовой продукции, инструмента, технической документации, исключающую излишние, утомительные или опасные движения работающего;

— обеспечение достаточным освещением с максимальным использованием естественного света;

— своевременную уборку рабочего места и передачу его от одного исполнителя другому при двух- и трехсменной работе.

348. Нормы затрат рабочего времени разрабатываются для каждого вида ремонтных работ (изделия) исходя из нормативов, устанавливаемых Автотракторным управлением Министерства обороны Союза ССР.

Техническое нормирование в ремонтных частях

349. Техническое нормирование является одним из элементов организации производства. Правильная организация технического нормирования дает возможность систематически улучшать организацию и техническое оснащение рабочих мест, повышать производительность труда и вскрывать производственные резервы ремонтной части (подразделения).

Основными задачами технического нормирования в ремонтных частях являются:

— повышение производительности труда путем внедрения в производство технических норм времени;

— выбор наивыгоднейшего в данных условиях режима работы оборудования;

— выбор наилучшего порядка и способа выполнения операции на данном рабочем месте;

— проверка производственной возможности рабочего места.

350. Техническое нормирование в ремонтных частях (подразделениях) включает:

— определение норм времени;

— установление наивыгоднейших режимов работы на основе изучения технологических процессов, внедрения комплексной механизации производства и более рациональной организации труда на каждом рабочем месте;

— выявление непроизводительных затрат рабочего времени, изучение видов затрат и установление правильного распределения рабочего времени;

— инструктирование ремонтников о правильном использовании рабочего времени и оборудования;

— организацию учета выполнения норм выработки;

— систематизацию, изучение и обобщение нормировочного материала;

— изучение, обобщение и внедрение опыта передовиков производства.

351. В зависимости от способов определения нормы времени подразделяются на технические и опытно-статистические.

352. Опытно-статистические нормы допускаются временно, они не отражают всех возможностей производительности труда и новых методов организации производства и подлежат замене на технические нормы времени.

353. Технические нормы времени определяются по технологическим картам на основе анализа и расчета отдельных производственных операций и их элементов с помощью соответствующих нормативов, а также на основе хронометража путем многократных наблюдений и замеров.

354. Каждая техническая норма времени проверяется практически.

Для выполнения технических норм необходимо внедрять в производство все организационно-технические мероприятия и режимы, в соответствии с которыми нормы запроектированы.

355. Все действующие в ремонтной части (подразделении) пооперационные нормы времени на ремонтные работы и изготовление новых изделий должны быть утверждены командиром ремонтной части (подразделения).

На вновь осваиваемые работы допускается введение временных норм сроком не более чем на 3 месяца.

356. Суммарная трудоемкость ремонта машин (агрегатов), подсчитанная по нормам дня выдачи нарядов, не должна превышать нормативов, утвержденных для данной ремонтной части.

357. В каждой ремонтной части должен проводиться систематический учет выполнения норм выработки.

Нормы выработки должны систематически пересматриваться в соответствии с требованиями приказов и директив Министра обороны СССР.

Технический контроль

358. Технический контроль является необходимым условием, обеспечивающим высокое качество ремонта машин (агрегатов) и изготовления деталей.

В каждой ремонтной части разрабатывается и утверждается схема организации технического контроля, по которой за каждым контролером (мастером) закрепляются для контроля качества продукции определенные рабочие места или виды работ.

Технический контроль осуществляется постоянно с целью соблюдения технологического процесса и технических условий на ремонт машин, агрегатов, а также на ремонт и изготовление деталей.

359. Технический контроль включает:

— проверку состояния и комплектности подлежащих ремонту машин, материалов, полуфабрикатов, запасных частей, инструмента, приспособлений и принадлежностей, поступающих в ремонтную часть;

— проверку деталей разобранных агрегатов при их дефектации;

— проверку отдельных операций или группы последовательных операций по ремонту или изготовлению деталей (агрегатов);

— проверку (испытание) отремонтированных машин (агрегатов);

— проверку деталей, приспособлений, инструмента и оборудования, изготавливаемых (ремонтируемых) ремонтной частью;

— систематический контроль за состоянием измерительного инструмента;

— изучение причин брака;

— разработку мероприятий по предупреждению брака;

— учет и изучение поступающих рекламаций.

360. Технический контроль осуществляется наружным осмотром и проверкой с помощью изме-

рительного инструмента или контрольных приборов и приспособлений.

361. Брак подразделяется на исправимый и окончательный.

Исправимым браком называются такие дефекты деталей и агрегатов, которые технически возможно и экономически целесообразно устранить.

Окончательным браком называются такие дефекты деталей и агрегатов, которые технически невозможно или экономически нецелесообразно устранить.

362. Личный состав отделения технического контроля должен знать:

— устройство ремонтируемых машин;

— условия работы деталей и причины возникновения неисправностей;

— технические условия на контроль, сортировку и ремонт деталей и технические условия на сборку и испытание машин (агрегатов);

— технологический процесс разборки, сборки машин, ремонта и изготовления деталей;

— методы испытания машин, агрегатов, узлов и приборов;

— правила обращения с измерительным инструментом, контрольными приборами и приспособлениями.

Эксплуатация и ремонт оборудования

363. Надежная и точная работа оборудования обеспечивается:

— правильной установкой и контрольным опробованием;

— использованием по назначению;
— соблюдением режимов работы;
— своевременным техническим обслуживанием и соблюдением графика планово-предупредительных ремонтов;
— обучением личного состава правилам эксплуатации, содержания и обслуживания оборудования;
— правильным учетом работы.

364. В ремонтной части ведется книга учета наличия оборудования, в которой указываются: марка и модель, завод-изготовитель, год выпуска, краткая техническая характеристика, характеристика привода и двигателя, техническое состояние. На каждую единицу оборудования ведется паспорт установленного образца, в который заносятся данные о произведенном ремонте, а также о конструктивных изменениях. В случае перемещения оборудования паспорт передается вместе с оборудованием.

365. При отсутствии паспорта на полученное оборудование заместитель командира ремонтной части по технической части обязан в двухмесячный срок составить на него паспорт.

366. На рабочем месте должна быть инструкция по обслуживанию оборудования, в которой указываются:

— правила пуска, выключения и наблюдения во время работы;

— места, способы, периодичность, вид и сорт смазки отдельных точек;

— порядок приемки и сдачи оборудования работающими в разных сменах;

— правила содержания;
— правила техники безопасности.

367. Для всего оборудования должен быть составлен график смазки.

368. Планово-предупредительный ремонт оборудования производится по графику, составленному в соответствии с инструкцией по планово-предупредительному ремонту.

369. Система планово-предупредительного ремонта оборудования предусматривает:
— учет работы оборудования;
— систематический уход и надзор за оборудованием;
— осмотры и проверки точности и производительности оборудования;
— текущий ремонт;
— средний ремонт;
— капитальный ремонт.

Охрана труда и техника безопасности

370. Общее руководство и ответственность за состояние охраны труда и техники безопасности в ремонтной части возлагаются на командира (начальника) ремонтной части, а в подразделениях — на командиров подразделений (начальников цехов).

371. Командир (начальник) ремонтной части приказом по части назначает ответственного за охрану труда, за технику безопасности и за соблюдение установленных правил и норм.

В ремонтных подразделениях ответственные лица за охрану труда и технику безопасности на-

значаются из числа младших офицеров или сержантов.

372. Организация охраны труда и техники безопасности в ремонтной части должна удовлетворять действующим законоположениям и нормативам по охране труда и технике безопасности, директивам и приказам командования.

Рационализаторская и изобретательская работа

373. Рационализаторская и изобретательская работа личного состава автотракторной службы проводится в соответствии с существующим законодательством, приказами и директивами Министра обороны СССР и имеет целью всемерное повышение боевой готовности автотракторной техники; улучшение хранения, использования, обслуживания и ремонта машин, а также увеличение сроков их службы; экономию эксплуатационных материалов; повышение проходимости машин; улучшение конструкции деталей, узлов, агрегатов и повышение надежности работы машин в трудных условиях; изыскание надежных средств запуска в зимнее время; усовершенствование учебной базы и организации обучения личного состава.

В ремонтных частях рационализаторская работа направляется на усовершенствование существующих и создание новых методов ремонта машин (агрегатов), технологических процессов изготовления и ремонта деталей, экономию материалов и трудовых затрат, механизацию трудоемких процессов, на улучшение качества ремонта, условий труда и техники безопасности.

374. Рационализаторской и изобретательской работой руководит командир (начальник) воинской части.

375. Для непосредственной организации и проведения рационализаторской и изобретательской работы приказом по части назначается комиссия по рационализации и изобретательству, а в каждом подразделении (цехе) из числа лучших рационализаторов назначаются организаторы по рационализации и изобретательству.

376. С рационализаторами и изобретателями проводится систематическая работа: обсуждение тематики и задач рационализаторов, доклады, консультации, лекции, экскурсии на предприятия и в лучшие части; обеспечение литературой, технические инструктажи, собрания по обмену опытом работы и т. п.

Глава IX

ЭВАКУАЦИЯ МАШИН

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

377. Своевременная эвакуация обеспечивает сохранность и способствует быстрому восстановлению поврежденных машин. Она организуется командирами всех степеней с использованием штатных средств эвакуации и попутного транспорта и осуществляется, как правило, силами и средствами вышестоящего начальника.

378. Эвакуация поврежденной автотракторной техники включает:

— определение местонахождения подлежащих эвакуации машин и их технического состояния;

— вытаскивание опрокинутых, застрявших, затонувших машин;

— подготовку машин к буксировке (транспортировке) и доставку их к местам ремонта, хранения или отгрузки.

При определении местонахождения подлежащих эвакуации машин и их технического состояния уточняются: наличие водителя, какой части принадлежит машина, характер повреждения (застревания), необходимость разминирования, дезактивации и дегазации, характер подготовительных работ и средства для их выполнения, подъездные пути и средства эвакуации.

379. Поврежденные машины эвакуируются:

— в ближайшие укрытия, где они могут быть отремонтированы или подготовлены для дальнейшей эвакуации;

— в ремонтные подразделения или части;

— на сборные пункты поврежденных машин;

— на станции или пристани погрузки для отправки в тыл страны.

380. Эвакуация поврежденных машин осуществляется:

— силами и средствами подразделений и частей;

— штатными эвакуационными подразделениями войск;

— эвакуационными частями армии (фронта);

— временными эвакуационными формированиями;

— попутным транспортом.

Оснащение и организация работы эвакуационных частей и подразделений должны обеспечить эвакуацию машин в короткие сроки при наименьших затратах сил и средств.

381. Очередность эвакуации машин устанавливается с учетом конкретных условий обстановки, места нахождения и технического состояния машин.

В первую очередь эвакуируются машины, для восстановления которых требуются меньшие трудовые затраты, и боевые машины.

382. Все повреждения, для устранения которых требуется не более одного часа, после чего машины могут быть введены в строй или следовать в ремонт своим ходом, как правило, устраняются на месте повреждения.

383. Водитель поврежденной машины отвечает за ее сохранность. Он принимает участие в ее эвакуации, охране и восстановлении. Если поврежденная машина требует капитального ремонта, то водитель после сдачи ее эвакуационному подразделению или ремонтной части возвращается в свое подразделение.

384. Эвакуация машин, как правило, подразделяется на:

— эвакуацию в полковом звене;

— эвакуацию в дивизионном звене;

— эвакуацию в армейском и фронтовом звеньях.

385. Эвакуация в полковом звене включает вытаскивание застрявших машин, буксировку поврежденных машин до ближайшего укрытия, к автотракторной мастерской полка (батальона) или на полковой сборный пункт поврежденных машин.

Поврежденные машины, требующие сложного ремонта, при наличии возможностей можно эвакуировать сразу на дивизионный сборный пункт поврежденных машин.

Эвакуация в полковом звене осуществляется, как правило, силами и средствами подразделений и частей. Части и подразделения соединений, находящихся во втором эшелоне, эвакуируют поврежденные машины непосредственно к автотракторным мастерским или на дивизионный сборный пункт поврежденных машин.

386. Эвакуация в дивизионном звене заключается в буксировке (транспортировке) машин с полковых сборных пунктов поврежденных машин на дивизионные сборные пункты поврежден-

ных машин или к автотракторной мастерской дивизии. Она осуществляется, как правило, эвакуационным отделением автотракторной мастерской дивизии. На эвакуационное отделение дивизии возлагается также сбор поврежденных машин, не эвакуированных по какой-либо причине силами частей и подразделений.

387. На машины, которые не могут быть эвакуированы средствами части (соединения), представляются донесения старшему начальнику по автотракторной службе. В донесении указывается техническое состояние и характер повреждения машин. К нему также прилагается схема расположения поврежденных машин на местности.

388. Эвакуация в армейском и фронтовом звеньях заключается в буксировке (транспортировке) поврежденных машин с дивизионных сборных пунктов поврежденных машин на сборные пункты или в ремонтные части армии, фронта, а также к местам погрузки для отправки машин по железной дороге или водным путем.

Эвакуации в этом случае, как правило, подлежат: не восстановленные в войсках машины среднего ремонта, машины, требующие капитального ремонта, списанные или подлежащие списанию.

389. Соединения, части и подразделения, находящиеся в армейском или фронтовом тыловом районе, осуществляют эвакуацию поврежденных машин на сборные пункты поврежденных машин или в ремонтные части армии (фронта), как правило, своими силами и средствами.

390. За выполнение эвакуации машин в полковом звене несут ответственность командиры соответствующих подразделений и частей.

За организацию эвакуации машин в дивизионном, армейском и фронтовом звеньях отвечают соответствующие начальники технической (автотракторной) службы. Они устанавливают очередность эвакуации машин и организуют эвакуацию, как правило, из полка в дивизию силами и средствами дивизии, из дивизии (армии) в армию (фронт) — силами и средствами армии (фронта).

2. СБОРНЫЕ ПУНКТЫ ПОВРЕЖДЕННЫХ МАШИН

391. Сборные пункты поврежденных машин организуются распоряжениями начальников Автотракторных управлений (отделов) фронтов (армии) и технической службы (часть, соединение) силами и средствами ремонтных и эвакуационных частей и подразделений. В отдельных случаях по указанию соответствующего командования для организации сборных пунктов поврежденных машин привлекаются силы и средства других частей и подразделений.

Сборные пункты поврежденных машин размещаются в районах наибольшего скопления неисправных машин, как правило, вблизи путей подвоза и эвакуации и источников воды, в местах с естественной маскировкой и удобных для развертывания ремонтной части (подразделения).

При опасности заражения противником основных районов расположения сборных пунктов поврежденных машин назначаются запасные районы. О местах расположения сборных пунктов поврежденных машин доводится до сведения подразделений, частей и соединений. Сборные пункты поврежденных машин могут быть полковыми, дивизионными, армейскими, фронтовыми.

392. Полковые сборные пункты поврежденных машин предназначаются для сбора поврежденных машин полка, организуются силами и средствами полковой автотракторной мастерской и, как правило, размещаются совместно с ней.

На полковом сборном пункте поврежденных машин производится химический и дозиметрический контроль поврежденных машин, дезактивация, дегазация, текущий ремонт, а машины, требующие более сложного ремонта, передаются дивизионной автотракторной мастерской или подготавливаются для дальнейшей эвакуации.

Начальником сборного пункта поврежденных машин, как правило, является начальник автотракторной мастерской.

393. Дивизионные сборные пункты поврежденных машин организуются силами и средствами эвакуационного отделения или подразделениями автотракторной мастерской дивизии. Начальником сборного пункта поврежденных машин, как правило, является командир эвакуационного отделения или начальник развернутого на этом пункте ремонтного подразделения мастерской.

На дивизионных сборных пунктах поврежденных машин производится химический и дозиметрический контроль, дезактивация, дегазация и дезинфекция машин, текущий и средний ремонт машин силами дивизионной мастерской, а также подготовка машин к дальнейшей эвакуации.

В отдельных случаях на дивизионных сборных пунктах поврежденных машин по указанию командира соединения с подлежащих списанию машин могут сниматься крайне необходимые агрегаты для ремонта неисправных машин.

394. Полковой или дивизионный сборный пункт поврежденных машин при наличии на нем развернутого ремонтного или эвакуационного подразделения, как правило, состоит из следующих площадок: приемки машин, дозиметрического и химического контроля, осмотра и мойки; дезактивации, дегазации и дезинфекции зараженных машин; ремонта, а также площадки машин, ожидающих дальнейшей эвакуации.

395. Армейские (фронтовые) сборные пункты поврежденных машин организуются эвакуационными частями (подразделениями) армейского (фронтового) подчинения.

Начальником сборного пункта поврежденных машин, как правило, является командир эвакуационного подразделения, организовавшего сборный пункт поврежденных машин.

На армейских (фронтовых) сборных пунктах поврежденных машин силами и средствами развернутых на них эвакуационных или ремонтных частей производится:

— химический и дозиметрический контроль прибывающих машин;

— очистка (мойка), дезактивация, дегазация и дезинфекция машин;

— приемка и классификация машин и имущества по степени пригодности;

— ремонт машин силами и средствами развернутой на сборном пункте поврежденных машин ремонтной части;

— разборка списанных машин на агрегаты (детали);

— хранение машин;

— подготовка машин к дальнейшей эвакуации, в том числе к транспортировке машин на станции или пристани, и погрузка их для отправки по железной дороге или водным путем в тыл страны.

При отсутствии на сборном пункте поврежденных машин развернутой эвакуационной или ремонтной части на нем осуществляются лишь функции хранения эвакуированных машин.

396. Армейский или фронтовой сборный пункт поврежденных машин при наличии на нем развернутого эвакуационного подразделения, как правило, состоит из:

— площадки наружного осмотра, дозиметрического и химического контроля и мойки незараженных машин;

— площадки дезактивации, дегазации и дезинфекции;

— площадки приемки и дефектовки машин;

— площадки хранения поврежденных машин;

— площадки ремонта;

— площадки разборки списанных машин и хранения металлолома;

— склада агрегатов и запасных частей, снятых со списанных машин;

— места размещения машин эвакуационного подразделения;

— места размещения личного состава.

397. Все машины, принимаемые на сборные пункты поврежденных машин, должны быть освобождены от постороннего имущества, очищены от грязи, а при возможности дезактивированы, дегазированы и дезинфицированы.

На каждую сдаваемую машину или агрегат должен составляться акт технического состояния.

Первый экземпляр акта выдается лицу, сдавшему машину (агрегат), второй — направляется начальнику, которому подчинен сборный пункт поврежденных машин, третий — хранится при машине (агрегате).

Если машина поступает на сборный пункт поврежденных машин без водителя или лица, сдающего машину, составляется односторонний акт.

Автотракторная техника и имущество, принятые (поступившие) на сборный пункт поврежденных машин дивизии (армии, фронта), учитываются по книге учета машин (приложение 18).

398. Охрана и оборона сборного пункта поврежденных машин организуются его начальником силами и средствами развернутого на нем ремонтного или эвакуационного подразделения с привлечением водителей сосредоточенных на пункте поврежденных машин.

399. При перемещении находившегося на сборном пункте поврежденных машин эвакуационного или ремонтного подразделения начальник сборного пункта поврежденных машин назначает из состава подчиненного ему подразделения ответственного за охрану машин, собранных на сборном пункте поврежденных машин. До подхода эвакуационных или ремонтных подразделений (частей) вышестоящего соединения (объединения) и сдачи им эвакуированной техники охрана машин, оставшихся на сборном пункте поврежденных машин, организуется, как правило, силами водителей этих машин.

Глава X

СНАБЖЕНИЕ АВТОТРАКТОРНОЙ ТЕХНИКОЙ И АВТОТРАКТОРНЫМ ИМУЩЕСТВОМ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

400. Снабжение (обеспечение) воинских частей автотракторной техникой и автотракторным имуществом включает:

— своевременное истребование и получение недостающих машин и имущества;

— правильное использование отпускаемого лимита денежных средств на приобретение автотракторного имущества;

— хранение имущества на складе, его распределение, отпуск, перевозку и учет;

— сбор годных агрегатов и деталей со списанных машин;

— использование трофейной техники и имущества.

401. Воинские части, кроме состоящих на централизованном снабжении, обеспечиваются автотракторной техникой и имуществом соответствующими органами автотракторной службы военных округов и видов Вооруженных Сил по подчиненности и месту дислокации.

Воинские части, состоящие на централизованном снабжении, обеспечиваются автотракторной техникой и имуществом Автотракторным управлением Министерства обороны Союза ССР.

Порядок зачисления воинских частей на централизованное снабжение определяется Генеральным Штабом.

402. Воинские части, имеющие небольшое количество машин, могут прикрепляться по указанию начальника Автотракторного управления (отдела) округа (армии) на снабжение автотракторным имуществом к ближайшей части, соединению, гарнизонной станции технического обслуживания (ГСТО) или к местной сбытовой организации. В местных сбытовых организациях автотракторное имущество приобретается за счет отпускаемых денежных средств по установленной норме.

403. Источниками обеспечения воинских частей автотракторной техникой и имуществом являются:

— плановое снабжение;

— изготовление и ремонт деталей;

— децентрализованные заготовки;

— использование деталей и агрегатов, снятых со списанных машин, а в военное время — трофейной техники и имущества.

404. Воинские части автотракторной техникой, положенной по штатам и табелям, обеспечиваются бесплатно за счет сметы Министерства обороны Союза ССР.

Воинские части, состоящие на государственном бюджете, обеспечиваются автотракторным имуществом, положенным по штатам, табелям и нор-

мам, бесплатно, а состоящие на хозяйственном расчете — за плату.

Заготовка имущества в децентрализованном порядке производится согласно нормам и табелям по планам, утверждаемым командиром (начальником) воинской части, в пределах средств, ассигнованных для этой цели.

405. При убытии из одного округа в другой воинские части получают аттестат на автотракторную технику, который является основанием для зачисления их на снабжение автотракторной техникой и автотракторным имуществом по новому месту дислокации.

Аттестат выдается тем органом автотракторной службы, в котором данная часть состояла на снабжении.

2. ИСТРЕБОВАНИЕ, ПОЛУЧЕНИЕ И ПЕРЕДАЧА АВТОТРАКТОРНОЙ ТЕХНИКИ И ИМУЩЕСТВА

406. Потребность в автотракторной технике исчисляется по штатам и табелям воинских частей, а также по планам комплектации военной техники.

Потребность в запасных частях, металлах, материалах, оборудовании, инструменте, учебно-наглядных пособиях и другом автотракторном имуществе исчисляется (с учетом имеющихся ресурсов) по действующим коэффициентам сменности, табелям и нормам расхода для обеспечения:

— эксплуатации машин и специальных установок, имеющих автотракторные агрегаты;

— производства капитального и среднего ремонта машин, их агрегатов, деталей и другого автотракторного имущества;

— производства новой автотракторной техники на заводах Министерства обороны Союза ССР;

— организационно-технических мероприятий ремонтных предприятий и операционно-производственной деятельности автотракторных складов и баз;

— титульных работ, предусмотренных промфинпланами (сметами) автотракторных производственных предприятий, складов и баз;

— научно-исследовательских и опытных работ по автотракторной службе;

— автотракторной подготовки войск и подготовки специалистов автотракторной службы;

— организационных мероприятий и накопления запасов.

407. Для текущего ремонта и эксплуатации автомобильных и тракторных агрегатов, используемых на специальных установках инженерной, аэродромной и другой военной техники, снабжение автотракторными запасными частями и электрооборудованием осуществляется соответствующими органами автотракторной службы.

408. Автотракторное имущество истребуется воинскими частями по заявкам, а органами автотракторной службы видов Вооруженных Сил, военных округов и воинскими частями, состоящими на централизованном снабжении, — по расчетам-заявкам.

Заявки (расчеты-заявки) подписываются начальником технической (автотракторной) службы и представляются в соответствующие доволь-

ствующие органы автотракторной службы в одном экземпляре в установленные сроки.

409. Отпуск автотракторного имущества воинским частям осуществляется с автотракторных складов по нарядам, разнарядкам и лимитным ведомостям довольствующих органов в устанавливаемые сроки.

410. Получение автотракторного имущества в мирное время осуществляется, как правило, силами и средствами воинских частей, а в период боевых действий — распоряжением старшего начальника автотракторной службы.

411. Сдача автотракторной техники и имущества на окружные и центральные склады осуществляется по нарядам или распоряжениям довольствующих органов автотракторной службы.

Машины сдаются на склады исправными, полностью укомплектованными, обслуженными, заправленными горючим и смазочными материалами. С машинами сдаются паспорта, оформленные по состоянию на день передачи.

Сдаваемое на склад автотракторное имущество должно быть укомплектовано, подготовлено для длительного хранения и рассортировано по маркам, группам и деталям.

412. Автомобильные шины и аккумуляторные батареи, поступающие в войска, используются в первую очередь для замены (освежения) этого вида имущества на боевых, строевых автомобилях и специальных прицепах. Снятые аккумуляторные батареи и шины используются для замены пришедших в негодность на транспортных и учебных машинах.

3. ОБЕСПЕЧЕНИЕ РЕМОНТНЫХ ЧАСТЕЙ ОТРЕМОНТИРОВАННЫМИ АГРЕГАТАМИ

413. Ремонтные части (подразделения), ремонтирующие машины на готовых агрегатах, обеспечиваются агрегатами в обмен на неисправные через ремонтные части, производящие ремонт агрегатов, или склады автотракторного имущества по планам (нарядам) соответствующего довольствующего органа. Ремонтные подразделения воинских частей, входящих в состав соединений, получают отремонтированные агрегаты через автотракторные мастерские соединения.

414. Для обеспечения автотракторных мастерских соединений отремонтированными агрегатами в военное время в районе их размещения распоряжением начальника автотракторной службы армии (округа, фронта) организуются обменные пункты агрегатов.

415. Неисправные агрегаты сдаются в собранном виде, полностью укомплектованными, очищенными от грязи, без картерного масла. Некомплектные агрегаты принимаются в обмен на исправные только в случаях, когда их некомплектность образовалась в результате боевых повреждений.

4. ПОРЯДОК УЧЕТА И СПИСАНИЯ АВТОТРАКТОРНОЙ ТЕХНИКИ И ИМУЩЕСТВА

416. В воинских частях учету подлежит вся автотракторная техника и имущество, поступившее по планам распределения (снабжения), приобретаемое в децентрализованном порядке, а также трофейное.

Имущество, заложенное в неприкосновенный или мобилизационный запас, учитывается отдельно от имущества текущего довольствия.

417. Учет автотракторной техники и имущества в воинских частях ведется в соответствии с требованиями и по формам учетных документов, установленных Наставлением по учету материальных средств и Положением о порядке снабжения войск автотракторной техникой и имуществом.

По техническому (качественному) состоянию автотракторная техника и имущество делятся на категории (приложение 19).

418. Перевод автотракторной техники и имущества из одной категории в другую производится по актам, утверждаемым командиром воинской части.

В тех случаях, когда машины или автотракторное имущество переводятся в низшую категорию из-за неправильного его хранения или использования, виновные привлекаются к материальной ответственности за нанесенный государству ущерб.

419. Для выявления наличия всех видов автотракторного имущества, материалов, инструмента и оборудования и для проверки правильности учета и хранения проводится инвентаризация имущества в сроки, устанавливаемые соответствующими начальниками автотракторной службы:

— в воинских частях, соединениях, на армейских складах и в ремонтных частях — один раз в год;

— в окружных, центральных складах и базах — не реже одного раза в три года.

420. Запасные части и материалы, израсходованные для ремонта, эксплуатации и хранения автотракторной техники и имущества, списываются с учета по расходным документам.

421. Автотракторная техника и имущество, пришедшие в негодность в результате износа и боевых повреждений, а также уничтоженные или утраченные, подлежат списанию с учета в порядке, установленном приказом Министра обороны СССР.

5. ПОРЯДОК ПРЕДЪЯВЛЕНИЯ РЕКЛАМАЦИЙ

422. Воинская часть обязана предъявить рекламацию при обнаружении некомплектности, несоответствия стандартам (техническим условиям), при преждевременном износе агрегатов, механизмов и деталей, а также при поломках деталей и авариях машин, происшедших в течение гарантийного срока по вине заводов-поставщиков [1] при соблюдении воинской частью правил эксплуатации, изложенных в инструкциях заводов и настоящем Наставлении.

Гарантийный срок работы новых машин устанавливается постановлениями Правительства, ГОСТ, техническими условиями и договорами с заводами промышленности и указывается в инструкции (паспорте) завода-поставщика, а на машины (агрегаты), прошедшие капитальный ремонт, — техническими условиями на ремонт.

---

[1] Под заводом-поставщиком понимаются предприятия промышленности и автотракторные ремонтные части Министерства обороны Союза ССР, осуществляющие поставку машин и имущества для воинских частей или производящие ремонт машин и агрегатов.

423. Рекламации предъявляются непосредственно заводу-поставщику в случае выхода из строя как машины в целом, так и отдельных узлов, агрегатов и деталей независимо от того, изготавливает ли их завод-поставщик или завод-смежник поставщика. Исключение составляют только автомобильные шины и камеры, на которые рекламации предъявляются непосредственно заводу-изготовителю.

424. При обнаружении неисправностей машин, происшедших по вине завода-поставщика, командир воинской части не позднее трех дней с момента обнаружения неисправностей высылает заводу-поставщику и в копии военному представителю Министерства обороны Союза ССР и начальнику автотракторной службы округа, на учете которого состоят рекламируемые машины, извещение (приложение 20) или телеграмму о вызове представителя завода для определения причин неисправностей и составления двухстороннего акта-рекламации.

В том случае, когда машина ремонтировалась в автотракторной мастерской соединения (части), рекламация не предъявляется, а машина возвращается для устранения дефекта (повторного ремонта).

425. При получении имущества железнодорожным транспортом и обнаружении неисправности тары, упаковки, пломб, количественных недостач воинская часть обязана потребовать от органов транспорта составления коммерческого акта в соответствии с установленными правилами.

В случае когда воинская часть при вскрытии вагона с прибывшим автотракторным имущест-

вом обнаружит количественные недостачи (мест или веса) при исправных пломбах отправителя (завода, склада), командир части обязан вызвать представителя завода (склада). В случае невозможности прибытия представителя в срок до 48 часов после прибытия груза акт о недостачах или излишках составляется комиссией, назначенной приказом командира воинской части, с участием представителя незаинтересованной стороны.

426. До прибытия представителя завода-поставщика или до получения от него сообщения о принятии рекламации или согласия на составление одностороннего акта-рекламации разбирать машину (агрегат) запрещается.

Для ускорения восстановления машин разрешается заменять дефектные узлы и агрегаты годными. Снятые с машин дефектные узлы и агрегаты не разбираются до прибытия представителя завода или отправки их на завод, если последний затребовал их для исследования.

427. При обнаружении дефектов в машине, находящейся в воинской части, куда в силу особых условий исключается допуск представителя завода-поставщика, а также в случае неприбытия представителя завода в течение 15 дней после получения заводом извещения или отказа завода командировать своего представителя воинская часть создает комиссию, которая в пятидневный срок составляет односторонний акт-рекламацию.

В одностороннем акте-рекламации должны быть указаны причины, вызвавшие необходимость составления его без вызова представителя завода-поставщика. За правильность составления

одностороннего акта-рекламации несет ответственность командир воинской части.

428. Завод-поставщик, получив извещение (телеграмму) о преждевременном выходе машины (аргегата) из строя, обязан в течение пяти дней сообщить воинской части свое решение:

— о дате выезда представителя для участия в составлении акта-рекламации;

— о согласии на составление одностороннего акта-рекламации;

— о принятии рекламации;

— о мотивированном отказе от принятия рекламации, если она не обоснована.

429. Для составления акта-рекламации командиром воинской части назначается комиссия с участием представителя завода-поставщика.

Комиссия тщательно проверяет машину (агрегат) и в трехдневный срок составляет акт-рекламацию (приложение 21).

При несогласии представителя завода-поставщика с другими членами комиссии о причинах возникновения дефекта он обязан подписать акт-рекламацию, изложив в нем свое особое мнение.

430. Завод-поставщик в течение двухмесячного срока имеет право потребовать от воинской части выслать ему неисправные агрегаты и детали для исследования причин выхода их из строя и для определения виновной стороны. Воинская часть обязана отправить заводу-поставщику неисправные агрегаты и детали за его счет не позднее 15 дней после получения от него новых.

431. Новые машины, не отработавшие гарантийных сроков по вине завода-поставщика и требующие заводского ремонта, отправляются на

завод только после составления двухстороннего акта-рекламации и по указанию Автотракторного управления Министерства обороны Союза ССР.

432. Машины, не отработавшие гарантийных сроков по вине ремонтной части и требующие повторного ремонта, отправляются в ремонтную часть по указанию командира (начальника), в подчинении которого находится ремонтная часть.

433. О рекламациях, поступивших в ремонтную часть, и принятых по ним мерах командир части докладывает своему непосредственному начальнику в объяснительной записке к представляемому по табелю срочных донесений отчету о выполнении производственного плана-задания.

Все поступающие в ремонтную часть извещения и акты-рекламации должны учитываться.

434. Командир (начальник) ремонтной части обязан тщательно анализировать каждый случай выпуска недоброкачественной продукции, разрабатывать мероприятия и принимать меры к устранению причин и недопущению брака, выявлять виновных и привлекать их к ответственности (дисциплинарной и материальной) в соответствии с законоположениями, а также приказами и директивами Министра обороны СССР.

435. Повреждения (выход из строя) машин, подлежащие рекламации, но не оформленные по вине части актами-рекламациями, относятся на счет воинской части. Командир воинской части и начальник технической службы части несут ответственность за непредъявление и задержку в представлении рекламаций, а также за задержку

отправки заводу дефектных деталей по его требованию.

436. В том случае, если в результате исследования причин выхода из строя машины будет установлена вина воинской части или по требованию завода воинской частью не были высланы поврежденные агрегаты и детали, рекламация считается необоснованной, а заводу-поставщику воинской частью возмещаются понесенные им расходы.

437. Особенности предъявления рекламаций в связи с различными условиями излагаются в специальной инструкции.

Глава XI

ОРГАНИЗАЦИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО И МАТЕРИАЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ В УСЛОВИЯХ БОЕВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВОЙСК

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

438. Техническое и материальное обеспечение заключается в организации и осуществлении технически правильного использования, технического обслуживания и хранения (сбережения) автотракторной техники, в проведении своевременного ее ремонта и эвакуации, а также в обеспечении войск автотракторной техникой и имуществом.

439. Организация технического и материального обеспечения соединения (части, подразделения) зависит от характера выполняемых задач, боевой обстановки, состояния войск, условий местности, времени года и метеорологических условий.

При организации технического и материального обеспечения предусматриваются:

— пополнение соединений и частей автотракторной техникой и автотракторным имуществом;

— подготовка автотракторной техники, ремонтных и эвакуационных частей и подразделе-

ний, а также водителей, ремонтников и других специалистов к предстоящим действиям;

— организация правильной эксплуатации, своевременной эвакуации и ремонта автотракторной техники;

— организация работы ремонтных и эвакуационных частей и подразделений и складов автотракторного имущества, их размещения и своевременного перемещения, охраны, обороны и противоатомной защиты;

— организация и осуществление технического замыкания колонн на марше.

440. Техническое и материальное обеспечение соединения (части) организуется непосредственно начальником технической службы, а подразделения — командиром подразделения на основе указаний командира соединения (части) и вышестоящего начальника по технической (автотракторной) службе. Техническое и материальное обеспечение осуществляется личным составом подразделений, а также ремонтными и эвакуационными подразделениями.

441. В распоряжении старшего начальника по техническому и материальному обеспечению обычно указываются:

— сроки и объем работ по подготовке машин к выполнению предстоящей задачи;

— количество выделяемой автотракторной техники и личного состава для доукомплектования частей и подразделений, порядок и сроки их поступления (получения);

— ремонтные и эвакуационные части (подразделения), выделяемые для усиления ремонтных

подразделений соединения (части), и порядок их использования;

— место и время развертывания дивизионных, армейских или фронтовых ремонтных и эвакуационных частей (подразделений) и сборных пунктов поврежденных машин;

— место и время развертывания дивизионных, армейских или фронтовых складов и порядок выдачи автотракторного имущества;

— порядок использования местной промышленной базы, а также материальных и технических средств для ремонта автотракторной техники.

442. С получением задачи от командира соединения (части) и вышестоящего начальника по технической (автотракторной) службе начальник технической службы организует техническое и материальное обеспечение, действуя при этом обычно в такой последовательности:

— уясняет задачу и оценивает возможности службы;

— отдает предварительные распоряжения по службе;

— изучает местность в полосе действия соединения (части);

— готовит предложения по организации технического и материального обеспечения;

— докладывает командиру соединения (части) выводы и предложения по организации технического и материального обеспечения и получает от него указания;

— готовит распоряжение по техническому и материальному обеспечению и предложения в распоряжение (приказ) по тылу, а в соединении, кроме того, разрабатывает план технического

обеспечения и представляет его командиру на утверждение;

— организует и контролирует выполнение мероприятий по техническому и материальному обеспечению.

443. В условиях ограниченного времени, когда командир соединения (части) и вышестоящий начальник по службе не имеют возможности дать указания по организации технического и материального обеспечения, начальник технической службы обязан самостоятельно организовать и осуществлять техническое и материальное обеспечение соединения (части), согласовывая свою работу с начальником штаба и заместителем командира по тылу.

444. При уяснении задачи начальник технической службы, как правило, уточняет:

— наличие и состояние машин и возможности их подготовки к использованию в предстоящих действиях;

— укомплектованность водителями и ремонтниками и какие занятия необходимо провести с ними;

— состояние автотракторных мастерских и эвакуационного подразделения и их возможности по техническому обслуживанию, ремонту и эвакуации автотракторной техники;

— обеспеченность автотракторным имуществом и возможность пополнения запасов;

— характер местности (рельеф, грунт, состояние дорог), наличие препятствий и укрытий;

— время, отводимое на подготовку, состояние погоды, время года и суток.

445. С целью своевременного проведения мероприятий по техническому и материальному обес-

печению в частях (подразделениях) начальник технической службы соединения (части) отдает предварительные распоряжения.

Предварительные распоряжения должны включать конкретные указания по подготовке автотракторной техники, мастерских, эвакуационных подразделений, складов и по другим вопросам технического и материального обеспечения.

446. Основные выводы и предложения по организации технического и материального обеспечения предстоящих действий начальник технической службы должен быть готовым доложить своему командиру.

В докладе, как правило, указываются:

— наличие, состояние автотракторной техники и укомплектованность личным составом;

— наличие и производственные возможности автотракторных мастерских;

— обеспеченность автотракторным имуществом и возможности его пополнения;

— предложения по подготовке личного состава автотракторной службы и автотракторной техники к выполнению боевой задачи, по организации эксплуатации, ремонта и эвакуации машин, по организации сборных пунктов поврежденных машин и снабжение автотракторным имуществом;

— предложения по размещению, перемещению, охране, обороне и противоатомной защите ремонтных мастерских, эвакуационных подразделений и складов, а также по укрытию автотракторной техники.

447. При изучении местности в полосе действия соединения (части) начальник технической службы уточняет места для размещения автотрактор-

ных мастерских, эвакуационных подразделений, складов и организации сборных пунктов поврежденных машин, определяет пути эвакуации и выявляет возможность использования местной промышленной базы.

448. В плане технического обеспечения, кроме других вопросов технического и материального обеспечения, отражаются, как правило, следующие вопросы по автотракторной службе:

— порядок и сроки пополнения частей автотракторной техникой, особенно средствами механической тяги артиллерии;

— порядок и сроки готовности машин, мастерских и складов к боевым действиям, силы и средства, выделяемые в помощь частям (подразделениям);

— мероприятия по подготовке водителей и личного состава подчиненных подразделений к действиям в конкретных условиях обстановки;

— порядок использования автотракторных мастерских, их размещения и перемещения;

— порядок эвакуации и организации сборных пунктов поврежденных машин;

— районы расположения ближайших сборных пунктов поврежденных машин и ремонтных частей и подразделений вышестоящего соединения (объединения);

— порядок снабжения автотракторным имуществом;

— мероприятия по укрытию, маскировке, охране, обороне и защите автотракторных мастерских и складов;

— организация и состав технического замыкания колонн на марше.

План технического обеспечения согласовывается с начальником штаба, заместителем командира по тылу и начальниками служб и утверждается командиром соединения.

449. Начальник технической службы части план технического обеспечения не составляет; все необходимые данные (расчеты) по организации технического обеспечения он наносит на карту и доводит до исполнителей.

450. В соответствии с планом (расчетами) технического обеспечения начальник технической службы соединения (части) представляет вышестоящим органам заявки на пополнение автотракторной техникой и автотракторным имуществом и передачу поврежденных машин, которые не могут быть отремонтированы силами соединения (части).

451. В распоряжении (приказе) по тылу по вопросам технического и материального обеспечения, отрабатываемом начальником технической службы соединения, как правило, указываются:

— пункты размещения и порядок перемещения автотракторной мастерской и склада;

— порядок организации сборных пунктов поврежденных машин и эвакуации автотракторной техники и имущества;

— порядок сбора и использования трофейных машин и имущества;

— порядок оповещения, охраны, обороны и защиты автотракторной мастерской, сборных пунктов поврежденных машин и склада автотракторного имущества.

452. Для управления автотракторными мастерскими, складами и эвакуационными подраз-

делениями используется связь тылового пункта управления, а также личное общение и подвижные средства связи. В необходимых случаях используется связь командования.

453. При планировании и осуществлении технического и материального обеспечения начальник технической службы соединения (части) согласовывает свою работу с начальником штаба по вопросам:

— ориентирования в обстановке;

— доукомплектования частей (подразделений) водителями и ремонтниками;

— организации автотракторной подготовки;

— разработки и утверждения плана технического обеспечения и распоряжения по технической службе.

С заместителем командира соединения (части) по тылу по вопросам:

— размещения, перемещения, охраны, обороны и защиты автотракторных мастерских и складов;

— организации сборных пунктов поврежденных машин;

— использования связи тылового пункта управления;

— использования транспортных автомобилей (порожняка) для эвакуации поврежденных машин;

— выделения автомобилей для подвоза автотракторного имущества;

— организации дозаправки машин;

— сбора и использования трофейных машин и автотракторного имущества.

454. В соответствии с табелем срочных донесений начальник технической службы соединения (части) представляет вышестоящему начальнику по службе сводку (донесение) (приложение 23).

455. Техническое обслуживание машин проводится в зависимости от выполняемой задачи и сложившейся обстановки. Объем работ по техническому обслуживанию и текущему ремонту определяется контрольными осмотрами, пробегом машин после предыдущего технического обслуживания, предполагаемым расходом моторесурсов и наличием времени.

Место, время и порядок проведения технического обслуживания машин определяются командиром соединения (части).

Организация работ по техническому обслуживанию и текущему ремонту машин должна обеспечивать сохранение боевой готовности соединения (части), скрытность и быстроту выполняемых работ.

Номерное техническое обслуживание и текущий ремонт машин в зависимости от боевой обстановки могут производиться в специально отводимых местах.

456. Организация ремонта поврежденной автотракторной техники соединения (части) должна обеспечивать быстрейшее ее восстановление и ввод в строй.

Ремонт машин выполняется батальонными, полковыми и дивизионными автотракторными мастерскими, а также водителями машин. В необходимых случаях для оказания помощи соединению (части) в ремонте машин выделяются ре-

монтные подразделения (ремонтные бригады) из армейских ремонтных частей, обеспеченные необходимым оборудованием, инструментом, агрегатами и запасными частями.

457. Ремонт машин в ходе боевых действий разрешается производить не в полном объеме, выполняя только те ремонтные операции, которые обеспечивают быстрый ввод в строй машин для использования по прямому назначению с обязательным выполнением полного объема работ после выполнения боевой задачи.

Сокращение перечня ремонтных работ устанавливает Автотракторное управление Министерства обороны Союза ССР.

458. Места размещения автотракторных мастерских, складов и эвакуационных подразделений устанавливаются начальником технической службы вместе с заместителем командира по тылу с учетом защитных свойств местности и танкоопасных направлений, вдали от наиболее возможных объектов атомного нападения противника, вблизи путей подвоза и эвакуации и источников воды и тщательно маскируются.

Для частей, не находящихся в боевых порядках, а также для автомобильных частей подвоза в местах их расположения, как правило, оборудуются полевые парки.

459. Порядок работы перемещения и использования автотракторных мастерских определяется исходя:

— из боевой обстановки, характера действий и предстоящих задач соединения (части);

— из количества, состояния и местонахождения машин, требующих ремонта;

— из производственных возможностей мастерских и времени, предоставленного для восстановления машин.

460. Эвакуация неисправных и поврежденных в ходе боя машин организуется и проводится из соединения (части) силами и средствами армии (соединения) и возвращающимся в тыл порожним транспортом. Неисправные машины подразделений эвакуируются, как правило, средствами подразделений.

Организация эвакуации определяется:

— боевой обстановкой, характером действий и предстоящих задач соединения (части);

— количеством, состоянием и местонахождением поврежденных машин;

— наличием и состоянием эвакуационных средств и их возможностями;

— условиями местности, состоянием и протяженностью путей эвакуации;

— временем, предоставленным для эвакуации машин.

Эвакуация поврежденных машин из зоны заражения должна начинаться, как правило, после спада уровня радиации до пределов, обеспечивающих безопасность работы личного состава.

461. Снабжение войск автотракторной техникой и имуществом осуществляется, как правило, по схеме: фронт — армия — соединение — часть.

При организации снабжения автотракторным имуществом учитываются:

— продолжительность и характер боевых действий;

— наличие и техническое состояние машин;

— наличие установленных подвижных запасов имущества;

— возможность восстановления поврежденных машин и потребность в автотракторном имуществе для этих целей;

— объем и сроки поступления автотракторного имущества из довольствующих складов.

Исчисление потребностей соединений (частей) в автотракторном имуществе производится в расчетно-снабженческих единицах (комплектах, штуках), по наименованиям и по весу (в тоннах).

2. ОРГАНИЗАЦИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО И МАТЕРИАЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРИ ПОДГОТОВКЕ К БОЮ

462. При подготовке к бою основными мероприятиями по техническому и материальному обеспечению соединения (части) являются:

— получение прибывающей на пополнение автотракторной техники;

— подготовка автотракторной техники и специальная подготовка водителей и ремонтников;

— подготовка автотракторных мастерских, эвакуационных подразделений и складов;

— завершение эвакуации и передача машин, которые не могут быть восстановлены к началу боя, ремонтным частям вышестоящего соединения (объединения);

— получение имущества от довольствующих органов, сдача ненужного имущества и организация снабжения автотракторным имуществом.

463. Подготовка автотракторной техники включает:

— проведение контрольных осмотров, технического обслуживания и ремонта;

— дооборудование приспособлениями для перевозки личного состава и вооружения, светомаскировочными устройствами, приборами ночного видения и другими светотехническими средствами;

— доукомплектование возимым комплектом запасных частей, средствами повышения проходимости, шанцевым инструментом, инструментом водителя, противопожарным инвентарем и средствами дезактивации;

— обновление защитной окраски и опознавательных знаков.

464. Использование автотракторной техники боевых частей в период подготовки к бою должно быть максимально ограничено, а водителям выделено необходимое время для обслуживания и подготовки машин.

465. Всем гусеничным артиллерийским тягачам и автомобилям (за исключением машин тыловых частей и подразделений) производится очередное номерное техническое обслуживание вне зависимости от пробега.

Техническое обслуживание машин проводится водителями под непосредственным руководством командиров подразделений и их заместителей по технической части (автомобильных техников). Для ускорения работ в помощь водителям привлекаются технически наиболее грамотные солдаты из подразделений и расчетов, используются батальонные, а при необходимости и полковые автотракторные мастерские.

466. В случае заражения автотракторной техники радиоактивными и химическими веществами и бактериальными средствами техническое обслуживание машин осуществляется после частичной или полной дезактивации (дегазации, дезинфекции) с соблюдением требований защиты.

Время и районы для проведения технического обслуживания машин назначаются командиром соединения (части), исходя из условий боевой обстановки, вне зараженных участков местности.

467. Текущий ремонт автотракторной техники в подразделениях проводится водителями и личным составом автотракторных мастерских батальонов.

В первую очередь ремонтируются поврежденные боевые машины и машины, требующие для своего восстановления меньших трудозатрат.

Одновременно с проведением текущего ремонта машины подвергаются положенному техническому обслуживанию.

Машины, которые ввиду сложности ремонта или из-за недостатка времени не могут быть отремонтированы в батальоне, направляются для ремонта в полковую автотракторную мастерскую.

С целью ускорения ремонта поврежденных машин из полковой мастерской могут выделяться в подразделения ремонтные бригады (отдельные специалисты).

468. При подготовке к бою автотракторные мастерские полка, как правило, выполняют текущий ремонт машин.

Полковые автотракторные мастерские при необходимости могут использоваться для среднего ремонта автомобилей на готовых агрегатах.

При наличии большого количества неисправных машин и ограниченного времени для их восстановления в помощь полковым автотракторным мастерским из автотракторной мастерской дивизии выделяются подразделения (ремонтные бригады) с необходимым количеством агрегатов и запасных частей.

Машины, которые не могут быть отремонтированы к началу боя в полку, отправляются в автотракторную мастерскую дивизии, на дивизионные сборные пункты поврежденных машин или по разрешению старшего начальника в армейские ремонтные части или на армейские сборные пункты поврежденных машин.

469. Автотракторные мастерские дивизии при подготовке к бою используются, как правило, для среднего ремонта машин на готовых агрегатах. При наличии большого объема работ по текущему ремонту и ограниченном времени для подготовки дивизионная мастерская может быть использована для выполнения текущего ремонта.

Для оказания помощи соединениям в быстрейшем восстановлении машин распоряжением начальника автотракторной службы армии из армейских ремонтных частей могут высылаться подразделения с необходимыми агрегатами.

Автотракторная техника, которая не может быть восстановлена к началу боя в соединении, с разрешения начальника автотракторной службы армии направляется в армейские ремонтные части или на армейские сборные пункты поврежденных машин.

470. Подготовка автотракторных мастерских соединения (части) включает:

— сдачу поврежденных машин, которые не могут быть восстановлены к началу боя;

— пополнение агрегатами, запасными частями и материалами до установленной нормы;

— проведение контрольного осмотра и устранение неисправностей всего оборудования, специальных машин и тягачей;

— организацию бригад для эвакуации и ремонта машин на месте повреждения;

— постановку задач личному составу мастерской.

471. Подготовка эвакуационных подразделений включает:

— завершение эвакуации поврежденных машин, вышедших ранее из строя;

— передачу поврежденных машин армейским эвакуационным и ремонтным частям;

— проведение контрольного осмотра и устранение неисправностей всего эвакуационного оборудования, тягачей и специальных машин;

— постановку задач личному составу на эвакуацию машин в ходе боя.

472. Эвакуация поврежденных машин должна быть организована так, чтобы сосредоточить до начала боя все машины, требующие ремонта, на сборных пунктах поврежденных машин, а эвакуационные подразделения высвободить и приблизить к своим соединениям (частям) в полной готовности к работе в ходе боя.

473. При организации снабжения автотракторным имуществом проводится:

— уточнение запасов автотракторного имущества в подразделениях, частях и соединениях и сдача излишнего имущества;

— определение потребности в автотракторном имуществе;

— истребование и получение автотракторного имущества и доведение его запасов до установленных норм;

— назначение порядка выдачи и пополнения запасов автотракторного имущества в ходе боя.

3. ОРГАНИЗАЦИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО И МАТЕРИАЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ В НАСТУПАТЕЛЬНОМ БОЮ

474. С выходом соединения (части) в исходное положение, а также в ходе боя при наличии времени производится контрольный осмотр, ежедневное техническое обслуживание и устранение обнаруженных неисправностей машин.

475. В исходном положении для наступления автотракторные мастерские, склады и эвакуационные подразделения соединений (частей) размещаются за боевыми порядками своих соединений (частей), как правило, в полосах их действий.

Автотракторные мастерские батальонов размещаются за боевыми порядками своих батальонов в районе размещения машин батальона и оказывают водителям помощь в подготовке машин к бою.

476. Организация ремонта автотракторной техники в ходе наступления должна обеспечить быстрое восстановление поврежденных машин.

Для этого необходимо:

— восстанавливать в первую очередь боевые машины и машины с меньшим объемом ремонтных работ;

— правильно распределять ремонтные работы по объему и времени между автотракторными мастерскими соединения, части, подразделения;

— поврежденные машины, требующие текущего ремонта, восстанавливать, как правило, на месте повреждения или в ближайшем укрытии;

— машины, требующие среднего ремонта, восстанавливать, как правило, заменой неисправных узлов и агрегатов.

477. Автотракторные мастерские, склады и эвакуационные подразделения в ходе боя перемещаются в зависимости от продвижения боевых порядков войск по распоряжению начальника технической службы соединения (части), в котором он указывает новые пункты размещения, порядок, маршрут и время перемещения. При успешном развитии наступления полковые мастерские обычно могут перемещаться до двух раз в сутки.

478. Автотракторная мастерская дивизии перемещается обычно один раз в сутки в один или два эшелона. При перемещении мастерской в два эшелона в первом эшелоне следует эвакуационное подразделение и часть сил и средств мастерской, предназначенные для развертывания ремонтных работ на новом месте.

Для ремонта машин на месте повреждения дивизионная мастерская высылает ремонтные бригады.

479. Автотракторная мастерская полка развертывается для работы в местах наибольшего скопления поврежденных машин и производит текущий ремонт машин на месте повреждения. При невозможности восстановления машин на

месте повреждения мастерская эвакуирует их на сборный пункт поврежденных машин.

480. Автотракторная мастерская батальона перемещается за боевым порядком батальона и ремонтирует поврежденные машины, делая для этого непродолжительные остановки.

При преследовании противника мастерская следует, как правило, в техническом замыкании колонны батальона.

481. Начальник технической службы полка на основе личного наблюдения и донесений батальонов дает указание об эвакуации тех машин, восстановить которые на месте повреждения невозможно. При невозможности обеспечить эвакуацию своими силами докладывает начальнику технической службы дивизии.

Начальник технической службы дивизии организует эвакуацию машин в соответствии с планом технического обеспечения, корректируемым в ходе боя на основе донесений частей.

482. Эвакуация поврежденной автотракторной техники соединения (части) в ходе наступления осуществляется силами и средствами подразделений и частей, автотракторных мастерских, штатных и приданных эвакуационных подразделений и попутным транспортом.

Сборные пункты поврежденных машин организуются вблизи основных путей подвоза и эвакуации, в районах расположения большого количества поврежденных машин.

483. Полковые сборные пункты поврежденных машин в ходе наступления организуются, как правило, только полками первого эшелона дивизии.

Части, наступающие во втором эшелоне дивизии, обычно своих сборных пунктов поврежденных машин не организуют, а эвакуируют поврежденные машины на сборные пункты поврежденных машин дивизии.

484. Дивизионный сборный пункт поврежденных машин в ходе наступления организуется эвакуационным подразделением дивизии, как правило, на базе одного из полковых сборных пунктов поврежденных машин.

На сборные пункты поврежденных машин дивизии эвакуируются машины со сборных пунктов поврежденных машин полков, а также машины, оставшиеся неэвакуированными на поле боя.

485. При преследовании противника техническое обеспечение войск организуется применительно к маршу.

По основным направлениям преследования за батальонами и полками организуется техническое замыкание из состава автотракторных мастерских.

По маршрутам движения главных сил дивизии техническое замыкание организуется автотракторной мастерской дивизии.

Автотракторные мастерские и эвакуационные подразделения, следуя в техническом замыкании, не должны отрываться от своих частей и должны быть всегда готовы к немедленному развертыванию для работы.

486. При действии в оперативной глубине обороны противника машины, требующие продолжительного ремонта, берутся на буксир или эвакуируются на сборные пункты поврежденных машин.

Сборные пункты поврежденных машин органи-

зуются по возможности общими для бронетанковой и автотракторной техники в местах наибольшего сосредоточения поврежденных машин.

Для охраны и обороны сборного пункта поврежденных машин используются находящиеся на нем личный состав мастерских, водители и экипажи машин.

4. ОРГАНИЗАЦИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО И МАТЕРИАЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ В ОБОРОНЕ

487. Техническое обслуживание и текущий ремонт автотракторной техники проводятся, как правило, в местах размещения машин. В случае если машина требует сложного или трудоемкого текущего ремонта, она направляется в автотракторную мастерскую части (соединения).

488. Автотракторные мастерские, склады и эвакуационные подразделения соединения (части) размещаются на большем удалении от переднего края, чем при наступлении, в районах, обеспечивающих бесперебойную работу по ремонту и эвакуации машин, чтобы временное изменение обстановки на переднем крае не вызвало необходимости их перемещения. Автотракторные мастерские, склады и эвакуационные подразделения размещаются рассредоточенно и тщательно маскируются.

Для размещения личного состава и техники оборудуются укрытия в противоатомном отношении.

489. Сборные пункты поврежденных машин соединений (частей) организуются в укрытых местах, на основных путях подвоза и эвакуации,

вблизи районов расположения автотракторных мастерских соединений (частей).

490. На случай вывода автотракторных мастерских, складов и эвакуационных подразделений из районов, подвергшихся воздействию атомного оружия и других средств массового поражения, заблаговременно назначаются, а при необходимости и оборудуются запасные районы.

491. Автотракторные мастерские, склады и эвакуационные подразделения выводятся из зараженных районов в запасные районы только с разрешения командира соединения (части). При этом проводится тщательный контроль зараженности личного состава, машин, оборудования и имущества. В случае необходимости организуется санитарная обработка личного состава и дезактивация (дегазация, дезинфекция) машин, оборудования и имущества.

492. При выходе из боя и отходе войск автотракторные мастерские, склады и эвакуационные подразделения, ненужные для непосредственного обеспечения боевых действий соединений (частей), заблаговременно отводятся в районы, указанные командиром соединения (части); при этом поврежденные машины эвакуируются.

493. При бое в окружении, а также в оперативной глубине противника автотракторные мастерские, склады и эвакуационные подразделения, как правило, объединяются совместно с другими тыловыми частями и подразделениями и организуют общую оборону своего расположения. Для прикрытия тыловых частей и подразделений обычно по распоряжению командира выделяются дополнительные силы и средства.

5. ОРГАНИЗАЦИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО И МАТЕРИАЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ МАРША

494. Основными мероприятиями по техническому и материальному обеспечению марша являются:

— подготовка водителей, машин, ремонтных и эвакуационных подразделений;

— передача излишнего автотракторного имущества и поврежденных машин, которые не могут быть восстановлены автотракторными мастерскими соединения (части);

— организация технического замыкания колонн;

— организация эвакуации и ремонта машин на марше;

— техническое обслуживание и приведение в порядок машин по прибытии в район сосредоточения.

В зависимости от условий на маршрутах движения может предусматриваться распределение машин повышенной проходимости, с лебедками и другими средствами самовытаскивания по колоннам.

495. При подготовке к маршу с водителями и личным составом ремонтных и эвакуационных подразделений проводится инструктаж (в объеме, обеспечивающем сохранение военной тайны) о цели, задачах и особенностях предстоящего марша и маршрута движения, режиме скоростей и световой маскировки, дисциплине движения, порядке и мерах безопасности (особенно при прохождении тяжелых участков маршрута), о порядке технического обслуживания, эвакуации и ре-

монта машин на марше и оказания помощи отставшим машинам техническим замыканием колонн.

Перед маршем, особенно ночным, водителям машин необходимо предоставить достаточное время для отдыха.

496. Техническое замыкание колонн частей (подразделений) осуществляется силами и средствами автотракторных мастерских, следующих за своими частями (подразделениями).

Техническое замыкание колонны соединения осуществляется силами и средствами автотракторной мастерской соединения.

Кроме того, в состав технического замыкания выделяются эвакуационные средства, машины с запасом горючего и смазочных материалов, санитарная машина и резервные машины со средствами буксировки.

При движении колонны в составе до батальона и при отсутствии штатных средств в состав технического замыкания выделяются один — два специалиста из автотракторной мастерской полка с набором инструмента и запасных деталей.

497. На техническое замыкание возлагается:

в батальоне:

— установление места и причины остановки машин;

— оказание технической помощи водителям поврежденных машин или выдача им запасных частей, необходимых для устранения неисправностей;

— буксировка отдельных поврежденных машин до ближайшего по ходу сборного пункта поврежденных машин или до места очередного при-

вала, если это не вызовет снижения общего темпа движения батальона;

в полку (дивизии):

— ремонт поврежденных машин на месте повреждения;

— эвакуация на сборные пункты поврежденных машин или в район большого привала, дневного (ночного) отдыха машин, требующих трудоемкого или сложного ремонта;

— вытаскивание застрявших машин;

— дозаправка отставших машин горючим и смазочными материалами;

— направление отставших и отремонтированных машин в свои подразделения;

— оказание технической помощи водителям в техническом обслуживании и ремонте машин на привалах, местах дневного (ночного) отдыха.

498. Для бесперебойного движения колонн через переправы и другие труднопроходимые участки из состава автотракторных мастерских на эти участки или в головы колонн могут заблаговременно высылаться ремонтно-эвакуационные группы с тягачами с целью оказания технической помощи водителям поврежденных или застрявших машин. При необходимости ремонтно-эвакуационные группы организуют вблизи этих участков сборные пункты поврежденных машин.

499. Сборные пункты поврежденных машин, как правило, организуются во время марша соединениями за счет сил и средств автотракторных мастерских соединений в районах дневного (ночного) отдыха, а также в районах выхода из строя большого количества машин.

500. Техническое обслуживание и текущий ремонт машин, а также дозаправка горючим и смазочными материалами производятся на больших привалах, местах дневного (ночного) отдыха водителями с привлечением личного состава подразделений (расчетов) и личным составом технического замыкания колонн под руководством командиров подразделений и их заместителей по технической части (автомобильных техников).

На малых привалах проводится только контрольный осмотр машин водителями под руководством командиров подразделений.

501. Потребность соединений (частей) в автотракторном имуществе при техническом обслуживании и текущем ремонте на марше удовлетворяется из комплектов запасных частей, положенных при каждой машине, и запасов, имеющихся в техническом замыкании.

502. По прибытии в район сосредоточения основными мероприятиями технического и материального обеспечения являются:

— размещение, укрытие и маскировка автотракторных мастерских и складов;

— производство технического обслуживания машин;

— восстановление поврежденных и сбор отставших на марше машин;

— подготовка машин, мастерских, складов и эвакуационных подразделений к выполнению предстоящей боевой задачи;

— пополнение запасов автотракторного имущества.

503. На марше и при перевозке войск по железной дороге зимой особое внимание обращает-

ся на обеспечение частей (подразделений) горячей водой и маслом, средствами обогрева, заправки и запуска машин, резервными аккумуляторными батареями и средствами повышения проходимости по снегу.

6. ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ТЕХНИЧЕСКОГО И МАТЕРИАЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ В ГОРАХ, ПУСТЫННО-ПЕСЧАНОЙ И ЛЕСИСТО-БОЛОТИСТОЙ МЕСТНОСТИ, ЗИМОЙ И В РАСПУТИЦУ

504. При действиях в горах, пустынно-песчаной и лесисто-болотистой местности, зимой и в распутицу особое внимание обращается на обеспечение машин средствами повышения проходимости и буксировки.

505. При действиях войск в горах, лесисто-болотистой и озерной местности, а также зимой для преодоления участков дорог с крутыми подъемами и спусками и труднопроходимыми препятствиями на эти участки высылаются гусеничные тягачи или автомобили повышенной проходимости, оборудованные тяговыми лебедками и блочными устройствами. Машины оборудуются средствами повышения проходимости и специальными горными упорами для остановки машин.

При подготовке к действиям в высокогорных районах предусматривается тщательная проверка тормозных систем и механизмов управления машин, а также специальная регулировка приборов системы питания; машины обеспечиваются средствами утепления двигателей.

506. При действиях войск в пустынно-песчаной местности подготовка машин должна включать

проведение мероприятий по предохранению агрегатов и механизмов машин и специального оборудования от проникновения в них песка и пыли, более частые контроль состояния машин и обслуживание воздушных фильтров и других фильтрующих устройств двигателей.

При действиях в пустынной местности необходимо создавать запасы воды для технических нужд, дистиллированной воды для аккумуляторных батарей, горючего, смазочных материалов и автотракторного имущества.

507. При подготовке машин войск, действующих в лесистой местности, необходимо предусматривать дополнительное обеспечение пилами, топорами и тросами для расчистки завалов, которые могут образовываться в результате атомных взрывов, а также обеспечение противопожарным инвентарем.

508. При действиях войск зимой подготовка машин должна предусматривать обеспечение машин средствами утепления и подогрева двигателей, приборами для облегчения запуска двигателя, низкозамерзающей жидкостью, зимними сортами горючего и смазочных материалов.

Зимой войска должны обеспечиваться подвижными водомаслогрейками, средствами подогрева двигателей и резервными аккумуляторными батареями.

509. Зимой и в распутицу следует создавать запасы горючего, смазочных материалов и автотракторного имущества на случай перебоев в их доставке из-за снежных заносов, разрушения и затопления дорог, разлива рек.

Большая привязанность машин к дорогам в это время года требует особенно тщательной маскировки и укрытия машин.

7. ОСОБЕННОСТИ ТЕХНИЧЕСКОГО И МАТЕРИАЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ МОРСКОГО И ВОЗДУШНОГО ДЕСАНТОВ

510. В соединениях и частях, участвующих в морских и воздушных десантных операциях, кроме общих вопросов технического и материального обеспечения, предусматривается:

— отбор для десантирования минимально необходимого количества тщательно проверенных машин с достаточным запасом моторесурсов и необходимым комплектом запасных частей;

— специальная подготовка машин в зависимости от способа десантирования;

— отбор крайне необходимого автотракторного имущества и подготовка его для парашютного и беспарашютного сбрасывания;

— обеспечение прибытия в район погрузки автотракторных мастерских, эвакуационных подразделений и складов в полной боевой готовности;

— организация их погрузки на воздушный транспорт или десантные суда;

— организация разгрузки автотракторных мастерских, эвакуационных подразделений и складов в районе десантирования и быстрое приведение их в готовность.

511. При переходе морем для предохранения машин, размещенных на палубе, от воздействия влаги все люки, щели и отверстия в машинах

тщательно заклеиваются промасленной бумагой, а сами машины укрываются брезентом.

Автотракторная мастерская и склад автотракторного имущества соединения делятся, как правило, на две части, способные выполнять свои функции самостоятельно, и грузятся на разные суда.

По окончании разгрузки машины быстро приводятся в боевую готовность, а при наличии времени производится контрольный осмотр, необходимое техническое обслуживание и устранение полученных во время десантирования неисправностей.

Автотракторные мастерские, эвакуационные подразделения и склады размещаются укрыто, маскируются и развертываются для выполнения работ.

В тех случаях, когда автотракторные мастерские из-за недостатка транспортных средств с десантом не берутся, может предусматриваться выделение в состав десанта механиков с набором инструмента и необходимых деталей для быстрого восстановления поврежденных машин.

512. При ведении боевых действий техническое и материальное обеспечение организуется так же, как и при действиях в оперативной глубине. Для организации технического и материального обеспечения в этих условиях заблаговременно производится распределение ремонтных и эвакуационных подразделений с запасами автотракторного имущества с учетом их полной самостоятельности в работе в случае изолированных боевых действий отдельных частей десанта.

Ремонт автотракторной техники из-за ограниченности эвакуационных средств производится, как правило, на месте выхода машин из строя или в ближайшем укрытии.

Обеспечение морского и воздушного десантов автотракторным имуществом производится, как правило, путем подачи готовых агрегатов, механизмов и узлов в сборе и, кроме того, за счет разборки машин безвозвратных потерь.

ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

(к ст. 57)

ТАЛОН НА ПРАВО ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО АВТОМОБИЛЯ

Автомобиль № _____
(военный или общесоюзный)

Тип и марка _____

Шасси № _____

Двигатель № _____

Двигатель заменен на № _____

_____ „_____“ _____ 19___г.

Начальник технической службы _____

_____
(воинское звание, фамилия, подпись)

Паспорт № _____

Принадлежит воинской части _____
(условное наименование)

Начальник _____
(должность, воинское звание, фамилия, подпись)

_____

„_____“ _____19___г.

М. П.

(Оборотная сторона)

ТРАНСПОРТНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

19_____г.

ПОЯСНЕНИЯ К ФОРМЕ

1. Талоны на право эксплуатации автомобилей выдаются на штатные, разрешенные к эксплуатации транспортные автомобили воинских частей сроком на один — два года. Эксплуатировать транспортные автомобили без талонов запрещается.

2. Талон на право эксплуатации автомобиля вручается водителю, за которым закрепляется данный автомобиль, и может быть передан другому водителю только вместе с автомобилем по приказу командира части.

3. У водителей автомобилей, вышедших из строя или признанных на смотрах автотракторной техники неисправными, талоны на право эксплуатации отбираются и сдаются в техническую часть соединения (отдельной части) впредь до приведения автомобиля в исправное состояние.

4. При выбытии воинской части из состава военного округа, а также при списании автомобилей талоны на право эксплуатации автомобилей сдаются Автотракторному управлению (отделу), выдавшему эти талоны.

5. Талон на право эксплуатации автомобиля может быть отобран инспектором Военной автотракторной инспекции в случаях:

— управления автомобилем водителем, находящимся в нетрезвом состоянии;

— наличия технических неисправностей автомобиля, угрожающих безопасности движения;

— отсутствия у водителя положенных путевых документов;

— использования автомобиля не по назначению или в корыстных целях;

— совершившегося автотракторного происшествия по вине водителя;

— неподчинения водителя инспектору Военной автотракторной инспекции или инспектору Госавтоинспекции;

— незаконной передачи управления автомобилем другому лицу;

— нарушения правил перевозки людей;

— нарушения правил буксировки автомобиля;

— отсутствия на прицепе к автомобилю номерного знака и заднего фонаря со стоп-сигналом;

— перевозки на необорудованном автомобиле боеприпасов, взрывчатых веществ или огнеопасных грузов;

— плохого внешнего вида автомобиля.

Талон на право эксплуатации по решению начальника автотракторной инспекции гарнизона в зависимости от обстоятельств возвращается в воинскую часть или направляется в орган автотракторной службы, выдавший талон.

6. Талоны на право эксплуатации автомобилей изготовляются Автотракторным управлением Министерства обороны Союза ССР и хранятся как документы строгой отчетности.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2
(к ст. 60, 282)

„УТВЕРЖДАЮ"

_____
(должность, воинское звание, фамилия)

_____
(подпись)

„_____" _____ 19___ г.

М. П.

А К Т

технического состояния машины (агрегата)

„_____" _____ 19___ г.

_____
(наименование воинской части)

Комиссия: председатель _____
(должность, звание, фамилия)

члены _____

_____

_____
(звание, фамилия)

на основании _____

произвела осмотр машины (агрегата) _____
(наименование, марка)

военный (общесоюзный) №_____, заводской (шасси) №_____, двигатель №_____ для определения технического состояния.

При ознакомлении с документами и при осмотре машины (агрегата) комиссия установила:

1. Машина (агрегат) выпуска_____года с начала эксплуатации отработала_____*км*,_____ мото-часов, подвергалась среднему ремонту _____ раз, капитальному_____ раз.

Со времени предыдущего среднего (капитального) ремонта машина (агрегат) отработала (ненужное зачеркнуть)_____ *км*, _____ мото-часов.

2. Выход машины (агрегата) в ремонт:

_____ в _____ по
(дата) (районе; в мирное время не заполняется)

причине _____ при выполнении
(износ, боевое повреждение и т. д.)

задачи_____

3. Техническое состояние машины (агрегата), установленное:

при наружном осмотре и запуске двигателя,

_____

_____

при испытании пробегом_____

_____

4. Укомплектованность машины (агрегата)_____

_____

(указать, чем недоукомплектована)

5. Заключение комиссии: машина (агрегат) относится к

_____ категории; требует _____

_____

(среднего, капитального ремонта или списания)

_____

_____, допускается к дальнейшей эксплуатации

на_____ *км*, _____ мото-часов.

Председатель комиссии _____

Члены комиссии _____

_____

_____

(подписи)

На основании _____ машина (агрегат)

передается _____

(наименование воинской части)

С передаваемой машиной (агрегатом) сдаются:

паспорт №_____, выданный_____

(кем выдан)

«_____»_____19____г.;

формуляр №_____, составленный _____
(кем составлен)

„_____“_____19___г.;

формуляр № _____, составленный _____

„_____“_____19___г.

_____

_____

Акт составлен в _____ экземплярах, из них:

экз. № 1_____

экз. № 2_____

экз. № 3_____

Машину (агрегат)

сдал _____ _____
(должность, звание, фамилия) (подпись)

принял_____ _____
(должность, звание, фамилия) (подпись)

„_____“___ _____19___г.

ПОЯСНЕНИЯ К ФОРМЕ

1. Акт технического состояния составляется в случае определения категории машины (агрегата), потребности в ремонте и при списании комиссией, назначенной командиром воинской части, а при передаче машин — представителями сдающей и принимающей воинских частей.

2. Акт составляется:

а) при передаче машины внутри воинской части и при определении категории — в одном экземпляре;

б) при списании машины (агрегата) и при ремонте внутри соединения — в двух экземплярах, причем первый экземпляр направляется с документами на списание или с машиной (агрегатом) в ремонт, а второй — остается в части;

в) при передаче машины (агрегата) из одной воинской части в другую, а также при сдаче в ремонт в ремонтные части военного округа, фронта, армии, флота, флотилии — в трех экземплярах. Первый экземпляр акта направляется вместе с машиной (агрегатом); второй — в случае исключения машины из списков части направляется вышестоящему начальнику как донесение о перемещении машины, а при истребовании наряда на ремонт — в Автотракторное управление (отдел) военного округа для выписки наряда; третий — с распиской о приемке остается в воинской части, сдавшей машину (агрегат).

3. В п. 3, кроме технического состояния, указываются недостающие детали, положенные до полного комплекта, а также количество горючего и смазочных материалов, передаваемых с машиной.

При передаче машины в акте перечисляются все документы, имеющиеся на машину.

„УТВЕРЖДАЮ"

Командир _____

(воинское звание, фамилия, подпись)

„_____" _____ 19_____ г.

ГОДОВОЙ

эксплуатации и ремонта машин

на

№ по пор.	Наименование марок машин	Количество машин: по списку	Количество машин: в том числе исправных	Требует ремонта на 1.1 19___ г.: среднего	Требует ремонта на 1.1 19___ г.: капитального	Планируе: боевые: по списку: арттягачи	Планируе: боевые: по списку: прочие	Планируе: боевые: моторесурсов: положено по нормам на все машины	Планируе: боевые: моторесурсов: запланировано (фактически израсходовано)	Планируе: строевые: по списку: грузовые	Планируе: строевые: по списку: специальные	Планируе: строевые: по списку: легковые	Планируе: строевые: моторесурсов: положено по нормам на все машины	Планируе: строевые: моторесурсов: запланировано (фактически израсходовано)	Планируе: учебные бое: по списку: грузовые	Планируе: учебные бое: по списку: специальные	Планируе: учебные бое: по списку: легковые
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
	I. Автомобили																
1	ГАЗ-69																
2	ГАЗ-62																
3	ГАЗ-51 (52)																
4	ГАЗ-63 (66)																
5	ЗИЛ-164 (150)																
6	ЗИЛ-157 (151)																
7	МАЗ-200																
8	МАЗ-205																
9	ЯАЗ-210																
10	ЯАЗ-214																
11	ГАЗ-69А																
12	М-20																
13	М-21 „Волга"																
14	ГАЗ-12																

ПЛАН

ПРИЛОЖЕНИЕ 3
(к ст. 72)
СЕКРЕТНО
(по заполнении)

(наименование части, соединения)

19____г.

тся на год

(учебно-вые)		транспортные (вспомогательные)						всего мото-ресурсов		техни-ческое обслу-жива-ние		ремонт							
мото-ресурсов		по списку				мото-ресурсов						выход в ре-монт от экс-плуата-ции за год		всего за год (сумма граф 5, 6, 31 и 32)		в части		вне части	
положено по нормам на все машины	запланировано (факти-чески израсходовано)	грузовые	специальные	всего	в том числе легковые без лимита	положено по нормам на все машины	запланировано (факти-чески израсходовано)	положено по нормам на все машины	запланировано (факти-чески израсходовано)	ТО № 1	ТО № 2	средних	капитальных	средних	капитальных	средних	капитальных	средних	капитальных
19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38

№ по пор.	Наименование марок машин	Количество машин: по списку	Количество машин: в том числе исправных	Требует ремонта на 1.1 19___ г.: среднего	Требует ремонта на 1.1 19___ г.: капитального	Планируе: боевые: по списку: арттягачи	Планируе: боевые: по списку: прочие	Планируе: боевые: моторесурсов: положено по нормам на все машины	Планируе: боевые: моторесурсов: запланировано (фактически израсходовано)	Планируе: строевые: по списку: грузовые	Планируе: строевые: по списку: специальные	Планируе: строевые: по списку: легковые	Планируе: строевые: моторесурсов: положено по нормам на все машины	Планируе: строевые: моторесурсов: запланировано (фактически израсходовано)	Планируе: учебные бое: по списку: грузовые	Планируе: учебные бое: по списку: специальные	Планируе: учебные бое: по списку: легковые
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
15																	
16																	
17																	
18																	
19	Прочие грузовые																
20	Прочие легковые																
	Итого																
	II. Гусеничные тягачи																
1	АТ-П																
2	АТ-Л																
3	М-2																
4	АТ-С																
5	АТ-Т																
6	Прочие																
	Итого																

тся на год

(учебно-вые)		транспортные (вспомогательные)						всего мото-ресурсов		техни-ческое обслу-жива-ние		ремонт							
мото-ресурсов		по списку				мото-ресурсов						выход в ре-монт от эк-сплуа-тации за год		всего за год (сумма граф 5, 6, 31 и 32)		в части		вне части	
положено по нормам на все машины	запланировано (факти-чески израсходовано)	грузовые	специальные	всего	в том числе без лимита легковые	положено по нормам на все машины	запланировано (факти-чески израсходовано)	положено по нормам на все машины	запланировано (факти-чески израсходовано)	ТО № 1	ТО № 2	средних	капитальных	средних	капитальных	средних	капитальных	средних	капитальных
19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38

№ по пор.	Наименование марок машин	Количество машин: по списку	Количество машин: в том числе исправных	Требует ремонта на 1.1 19___ г.: среднего	Требует ремонта на 1.1 19___ г.: капитального	Планируе: боевые: по списку: арттягачи	Планируе: боевые: по списку: прочие	Планируе: боевые: моторесурсов: положено по нормам на все машины	Планируе: боевые: моторесурсов: запланировано (фактически израсходовано)	Планируе: строевые: по списку: грузовые	Планируе: строевые: по списку: специальные	Планируе: строевые: по списку: легковые	Планируе: строевые: моторесурсов: положено по нормам на все машины	Планируе: строевые: моторесурсов: запланировано (фактически израсходовано)	Планируе: учебные бое: по списку: грузовые	Планируе: учебные бое: по списку: специальные	Планируе: учебные бое: по списку: легковые
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
	III. Гусеничные транспортеры																
1	ГТ-С																
2																	
3																	
4																	
	Итого																
	IV. Тракторы																
1	ДТ-54																
2	С-80																
3	С-100																
4																	
5																	
6	Прочие																
	Итого																

Примечание. По каждой марке машины в числителе указывают
Учебно-боевые тягачи и вспомогательные тракторы указываются

*Начальник технической службы*_____

„_____" _____ 19___ г.

тся на год

(учебно-вые)		транспортные (вспомогательные)						всего мото-ресурсов		техни-ческое обслу-жива-ние		ремонт							
мото-ресурсов		по списку				мото-ресурсов						выход в ремонт от эксплуатации за год		всего за год (сумма граф 5, 6, 31 и 32)		в части		вне части	
положено по нормам на все машины	запланировано (фактически израсходовано)	грузовые	специальные	всего	легковые: в том числе без лимита	положено по нормам на все машины	запланировано (фактически израсходовано)	положено по нормам на все машины	запланировано (фактически израсходовано)	ТО № 1	ТО № 2	средних	капитальных	средних	капитальных	средних	капитальных	средних	капитальных
19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38

ся плановые цифры, а в знаменателе—фактическое выполнение плана. соответственно в графах 16 и 21 против строки данной марки машины.

(воинское звание, фамилия, подпись)

„УТВЕРЖДАЮ"

Командир _____
(воинское звание,
фамилия, подпись)

„____" _____ 19____ г.

МЕСЯЧНЫЙ

эксплуатации и

(наименование подраз

на _____

№ по пор.	Марка машины	№ машины	Пробег с начала года, км (мото-час)	Вид последнего технического обслуживания	Пробег после последнего технического обслуживания, км (мото-час)	Планируется на месяц		
						км (мото-час)	вид технического обслуживания	ремонт (средний, капитальный)
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Боевые

Учебно-бое

и т. д.

Итого								

Дата проведения парковых дней по плану _____,

Начальник

Указания по заполнению формы:

1. Фактический расход моторесурсов (графы 10—14) отмечается ежене нарастающим итогом начиная с первого числа месяца. Если представ может отмечаться ежедневно, для чего графы 10—14 разбиваются на

2. В графах 17 и 18 указывается дата постановки машины в ремонт

ПРИЛОЖЕНИЕ 4
(к ст. 72)

ПЛАН
ремонта машин

деления, части)

_____ 19 ____ г.

Фактическое выполнение плана								
расход моторесурсов по неделям месяца, *км* (мото-час)					техническое обслуживание		ремонт	
1 неделя	2 неделя	3 неделя	4 неделя	5 неделя	вид обслуживания	пробег после технического обслуживания, произведенного в этом месяце, *км* (мото-час)	средний	капитальный
10	11	12	13	14	15	16	17	18

машины

вые машины

фактически _____

технической службы _____
(воинское звание, фамилия, подпись)

дельно дробью: в числителе — расход за неделю, в знаменателе — расход
ляется возможность и надобность, фактический расход моторесурсов
соответствующее количество дней месяца.
и выхода из ремонта.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5
(к ст. 72)

„УТВЕРЖДАЮ"
Командир воинской части

_____
(воинское звание,
фамилия, подпись)

„_____" _____ 19____ г.

НАРЯД НА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МАШИН

_____
(наименование части)

на „_____" _____ 19_____ г.

№ по пор.	Марка машины	Группа	№ машины	Для каких целей назначается машина и по какому маршруту	В чье распоряжение	Срок подачи машины	Срок возвращения машины
1	2	3	4	5	6	7	8

Начальник технической службы части

_____
(воинское звание, фамилия, подпись)

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

(к ст. 87)

УКАЗАНИЯ ПО ПРОВЕДЕНИЮ СМОТРА АВТОТРАКТОРНОЙ ТЕХНИКИ

1. Общие положения

Смотр автотракторной техники и парка проводится командиром воинской части по заранее утвержденному плану с привлечением опытных, технически грамотных офицеров и младших специалистов автотракторной службы.

План смотра составляется начальником штаба совместно с начальником технической службы и утверждается командиром воинской части.

В плане смотра предусматриваются:

— время и место проведения смотра;

— необходимое техническое и материальное обеспечение;

— офицеры, ответственные за выполнение отдельных мероприятий плана.

Техническая служба части к началу смотра подготавливает:

— строевую записку на день смотра;

— паспорта машин и формуляры на специальное оборудование (агрегаты) с отражением в них данных состояния и эксплуатации включительно по месяц, предшествующий смотру;

— необходимые приборы и принадлежности для проведения смотра;

— специальные площадки для осмотра машин.

На смотр представляются все машины воинской части, за исключением находящихся в командировках. Смотры проводятся на территории парков (на плацах) на заранее подготовленных площадках и завершаются выводом всех исправных машин для прохождения колонной по подразделениям перед командиром, проводящим смотр.

2. Порядок проведения смотра

К началу проведения смотра личный состав, привлеченный к смотру, выстраивается на территории парка (на плацу) по подразделениям.

Встреча командира, проводящего смотр, и отдание чести проводятся в соответствии со ст. 218, 219 и 226 Строевого устава Вооруженных Сил Союза ССР.

После обхода фронта построения личного состава командир, проводящий смотр, ставит задачу и подает команду о начале смотра.

По этой команде водители машин направляются к своим машинам, личный состав подразделений обслуживания и ремонта — к своим рабочим местам, а офицеры и младшие специалисты автотракторной службы, привлеченные к смотру, приступают к проверке технического состояния машин, правильности обслуживания и сбережения техники, а также к проверке состояния парков согласно плану смотра.

Техническое состояние машин определяется:

— наружным осмотром всех агрегатов, систем и приборов;

— выслушиванием и проверкой отдельных агрегатов, механизмов и приборов во время их работы;

— при необходимости проверкой машин коротким пробегом.

В результате проверки определяется:

— внешний вид машин, их техническое состояние и укомплектованность, категорийность и пригодность к дальнейшей эксплуатации;

— качество и объем работ, проведенных по подготовке машин к летнему (зимнему) периоду эксплуатации;

— количество машин, требующих среднего и капитального ремонта;

— наличие, укладка, крепление и пригодность к применению положенного к данным машинам дополнительного оборудования, средств и приспособлений (средства повышения проходимости, светотехнические средства, шанцевый и водительский инструмент и др.);

— наличие паспортов на машины и формуляров на специальное оборудование и агрегаты и правильность ведения этих документов.

При смотре парка командир, проводящий смотр, определяет состояние его и дает оценку:

— наличию, оборудованию, оснащенности, состоянию, содержанию и соответствию размещения элементов парка утвержденному генеральному плану;

— выполнению требований главы 10 Устава внутренней службы и противопожарных мероприятий;
— организации работ в парке;
— чистоте и порядку на территории парка;
— состоянию подъездных путей и дорог внутри парка;
— степени укрытия автотракторной техники;
— наличию и состоянию ограждения парка.

По окончании проверки машин и состояния парка командир воинской части производит разбор итогов смотра, который завершается прохождением всех исправных машин торжественным маршем колонной по подразделениям на заданных скоростях и дистанциях.

Порядок прохождения машин колонной по подразделениям определяется командиром, проводящим смотр.

Результаты смотра автогракторной техники объявляются в приказе по воинской части, а техническое состояние каждой машины (категорийность) заносится в соответствующий раздел паспорта машины.

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

(к ст. 105)

ПРИМЕРНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ОСНОВНЫХ РАБОТ ПРИ ТЕХНИЧЕСКОМ ОБСЛУЖИВАНИИ МАШИН

1. АВТОМОБИЛИ

Контрольный осмотр автомобиля перед выходом из парка

Проверить:

— чистоту автомобиля и при необходимости удалить пыль (снег);

— количество горючего в баках, уровень масла в картере двигателя и охлаждающей жидкости в радиаторе;

— нет ли подтекания горючего, масла, охлаждающей, амортизаторной и тормозной жидкостей;

— работу прогретого до нормальной температуры двигателя при различных оборотах коленчатого вала;

— исправность и действие приборов освещения, звукового сигнала, контрольных приборов, стеклоочистителей, указателей поворота, стоп-сигнала и светотехнических средств;

— величину люфта рулевого колеса, крепление и шплинтовку тяг рулевого управления и тормозов;

— крепление заднего фонаря и номерного знака;

— давление воздуха в шинах;

— работу подъемного механизма платформы самосвала;

— наличие и укладку инструмента водителя, возимого индивидуального комплекта запасных частей, шанцевого инструмента и принадлежностей;

— наличие и крепление средств повышения проходимости;

— крепление и исправность действия седельного устройства;

— работу сцепления, коробки передач, плавность и одновременность действия тормозов на ходу автомобиля.

Неисправности, обнаруженные при осмотре, устранить.

Контрольный осмотр автомобиля в пути

(на привалах и остановках)

Проверить:

— степень нагрева ступиц колес, тормозных барабанов, картеров коробки передач, раздаточной коробки, редукторов ведущих мостов и промежуточной опоры карданного вала — немедленно после остановки автомобиля;

— нет ли подтекания горючего, масла, охлаждающей, тормозной и амортизаторной жидкостей;

— уровень масла в картере двигателя и охлаждающей жидкости в радиаторе (при необходимости дозаправить);

— наличие и затяжку гаек крепления колес и величину давления воздуха в шинах;

— состояние рессор;

— установку регулировочного кольца опережения торможения прицепа на тормозном кране;

— состояние тягово-сцепного прибора, ходовой части прицепа, укладку и крепление груза на платформе автомобиля и прицепа.

Неисправности, обнаруженные при осмотре, устранить.

Ежедневное техническое обслуживание

Перечень работ:

— после остановки автомобиля проверить степень нагрева ступиц колес, тормозных барабанов, картеров коробки передач, раздаточной коробки, редуктора ведущих мостов и промежуточной опоры карданного вала;

— проверить, нет ли подтекания горючего, масла, охлаждающей, тормозной и амортизаторной жидкостей;

— проверить количество горючего в баках, уровень масла в картере двигателя, охлаждающей жидкости в радиаторе и дозаправить до нормы;

— очистить автомобиль от грязи (пыли, снега) и вымыть, протереть стекла кабины, оперение, фары, подфарники, номерные знаки и светомаскировочные устройства;

— проверить исправность и надежность крепления бидонов и дополнительного масляного бачка;

— проверить и при необходимости отрегулировать натяжение ремней вентилятора, генератора и компрессора;

— при работе автомобиля в сильно запыленной местности снять воздушный фильтр, разобрать, промыть его детали и заменить масло;

— проверить исправность действия системы аварийной остановки двигателя;

— провернуть рукоятку масляного фильтра грубой очистки;

— проверить величину люфта рулевого колеса, надежность крепления тяг рулевого управления, привода тормозов и педали сцепления;

— проверить, нет ли утечки воздуха из пневматической системы автомобиля;

— спустить конденсат из воздушных баллонов пневматического привода тормозов;

— проверить исправность защитных чехлов пневматического усилителя рулевого управления, тормозных цилиндров и тормозного крана;

— проверить состояние рессор, амортизаторов, реактивных штанг;

— проверить состояние покрышек, давление воздуха в шинах и затяжку гаек крепления колес;

— устранить неисправности, обнаруженные при осмотре;

— смазать узлы и механизмы автомобиля в соответствии с таблицей смазки; при движении автомобиля по заболоченной местности и по воде смазать пальцы рессор, рулевых тяг и карданных шарниров;

— проверить состояние и укладку водительского, шанцевого инструмента, принадлежностей и средств повышения проходимости.

Техническое обслуживание № 1

Выполнить все операции, указанные для ежедневного технического обслуживания, и, кроме того:

— прослушать работу двигателя на различных оборотах коленчатого вала;

— проверить состояние пружин клапанов и толкателей насос-форсунок и отрегулировать насос-форсунки по высоте;

— проверить состояние дренажных трубок и при необходимости их прочистить;

— проверить крепление впускного и выпускного коллекторов и глушителя;

— проверить и при необходимости заменить фильтрующий элемент фильтра тонкой очистки горючего;

— слить отстой из бензоотстойников;

— проверить состояние водяного насоса;

— промыть воздухоочиститель и сменить в нем масло;

— слить отстой из корпуса масляного фильтра тонкой очистки и при необходимости заменить фильтрующий элемент;

— проверить уровень и плотность электролита в аккумуляторных батареях, а также состояние баков и клемм аккумуляторных батарей, при необходимости зарядить батарею;

— проверить состояние изоляции электропроводки цепей низкого и высокого напряжения;

— проверить состояние, крепление и работу приборов освещения и стеклоочистителей, указателей поворота, стоп-сигнала и светотехнических средств;

— проверить и при необходимости отрегулировать рулевой механизм;

— проверить и при необходимости отрегулировать величину свободного хода педали сцепления;

— проверить и отрегулировать предохранительный клапан компрессора, регулятор давления и величину хода штоков тормозных камер или тормозных цилиндров колес;

— прочистить вентиляционные колпачки ведущих мостов;

— проверить уровень масла в картерах коробки передач, раздаточной коробки, промежуточной опоре карданного вала и ведущих мостах;

— проверить состояние карданных валов, флащев вилок карданов и крышек игольчатых подшипников;

— проверить крепление шаровых опор к балке переднего моста и затяжку болтов шарниров постоянной угловой скорости;

— проверить крепление коробки отбора мощности, лебедки и привода к лебедке;

— дозаправить тормозной жидкостью резервуар главного тормозного цилиндра и при необходимости прокачать систему гидравлического привода тормозов;

— проверить и при необходимости отрегулировать ножной и ручной тормоза;

— проверить состояние и крепление кузова, кабины и оперения;

— устранить выявленные неисправности;

— произвести смазку автомобиля в соответствии с таблицей смазки;

— проверить работу агрегатов и механизмов автомобиля на ходу.

Техническое обслуживание № 2

Выполнить все операции, указанные для технического обслуживания № 1, и, кроме того:

— сменить фильтрующий элемент топливного фильтра грубой очистки;

— на автомобилях с двигателями типа ЯАЗ-204 и ЯАЗ-206 проверить состояние продувочных окон и очистить их от нагара;

— проверить регулировку и состояние нагнетателя воздуха;

— проверить компрессию в цилиндрах двигателя;

— проверить и отрегулировать зазоры между стержнями клапанов и болтами толкателей;

— подтянуть болты крепления головки блока цилиндров двигателя;

— проверить состояние и работу генератора, стартера и включателя стартера;

— проверить регулировку фар и при необходимости отрегулировать;

— отрегулировать схождение передних колес;

— отрегулировать свободный ход ручного рычага тормозного крана;

— снять тормозные барабаны, проверить их состояние и поставить тормозные барабаны на место;

— проверить затяжку подшипников ведущей шестерни главной передачи;

— отрегулировать подшипники балансирной подвески и ступиц колес и дозаправить маслом;

— переставить колеса на автомобиле;

— дозаправить жидкостью амортизаторы;

— проверить исправность действия механизма включения лебедки;

— устранить выявленные неисправности;

— произвести смазку автомобиля в соответствии с таблицей смазки.

Подготовка автомобиля к летнему и зимнему периодам эксплуатации

Выполнить полный объем работ очередного планового технического обслуживания в зависимости от пробега и, кроме того:

при подготовке к летнему периоду эксплуатации:

— установить сектор регулировки подогрева горючей смеси в положение «Лето»;

— очистить трубки и клапан вентиляции картера от смолистых отложений;

— промыть и продуть систему охлаждения масла двигателя;

— слить из системы охлаждения низкозамерзающую жидкость, промыть систему водой, а при значительном отложении накипи — раствором для ее удаления;

— на автомобилях ЯАЗ и МАЗ снять, промыть и поставить топливные баки;

— заменить тормозную жидкость в гидравлическом приводе тормозов и прокачать систему тормозов;

— снять, привести в исправное состояние и сдать на склад средства утепления и обогрева;

— перемонтировать все автомобильные шины, очистить и окрасить ободы колес, протереть внутреннюю поверхность покрышек, при монтаже шины камеру, ободную ленту и внутреннюю поверхность покрышки припудрить тальком;

— промыть гидравлический механизм подъема платформы самосвала и сменить в нем масло;

— смазать листы рессор;

— заменить во всех агрегатах и механизмах масла и смазки на масла и смазки летних сортов и смазать дополнительные точки на автомобиле согласно таблице смазки;

при подготовке к зимнему периоду эксплуатации:

— снять и промыть карбюратор;

— проверить и привести в исправное состояние средства, облегчающие запуск двигателя, средства подогрева и утепления двигателя, обогрева кабины и утепления аккумуляторных батарей;

— установить сектор регулировки подогрева горючей смеси в положение «Зима»;

— очистить от нагара и проверить работу электрофакельного подогревателя;

— заправить систему охлаждения двигателя низкозамерзающей жидкостью;

— снять и промыть ступицы балансирной подвески;

— заменить масло в гидравлическом механизме подъема платформы самосвала;

— заменить тормозную жидкость в гидравлическом приводе тормозов;

— очистить от смолистых отложений клапаны, днища поршней и головку блока цилиндров компрессора;

— заменить во всех агрегатах и механизмах масла и смазки на масла и смазки зимних сортов и смазать дополнительные точки на автомобиле согласно таблице смазки.

2. ГУСЕНИЧНЫЕ ТЯГАЧИ И ТРАНСПОРТЕРЫ

Контрольный осмотр машины перед выходом из парка

Проверить:

— чистоту машины и при необходимости удалить пыль (снег);

— количество горючего в баках, уровень масла в картере двигателя (на тягачах АТ-Т и АТ-С в рабочем баке) и охлаждающей жидкости в радиаторе;

— нет ли подтекания охлаждающей жидкости, масла и горючего;

— работу прогретого двигателя на различных оборотах коленчатого вала;

— исправность приборов освещения, сигнализации, стеклоочистителей, контрольных приборов и светотехнических средств;

— работу генератора и зарядку аккумуляторных батарей (по показаниям вольтамперметра);

— натяжение гусеничных цепей;

— состояние тягово-сцепного устройства и соединительной головки шланга тормозной системы прицепа;
— крепление тента, шанцевого инструмента, ЗИП и огнетушителей;
— работу средств сигнализации;
— состояние и крепление вооружения;
— работу механизмов управления при переключении передач и поворотах машины на ходу.
Неисправности, обнаруженные при осмотре, устранить.

Контрольный осмотр машины в пути

(на привалах и остановках)

Проверить:
— состояние и нагрев лент тормоза, картеров бортовых передач, ступиц опорных катков и направляющих колес;
— уровень масла в картере двигателя (рабочих баках), охлаждающей жидкости в радиаторе и наличие горючего в баках;
— нет ли подтекания охлаждающей жидкости, масла и горючего;
— состояние траков и пальцев гусеничных цепей, при необходимости отрегулировать натяжение цепей;
— сцепку тягача с прицепом, состояние и крепление груза на тягаче и прицепе;
— крепление ЗИП, шанцевого инструмента и огнетушителей; .
— состояние ходовой части прицепа и плотность соединения соединительной головки со шлангом тормозной системы.
Неисправности, обнаруженные при осмотре, устранить.

Ежедневное техническое обслуживание

Перечень работ:
— проверить, нет ли подтекания масла, горючего и охлаждающей жидкости;
— дозаправить машину маслом, горючим и охлаждающей жидкостью;
— очистить, вымыть и протереть машину;
— проверить состояние и натяжение ремней привода вентилятора, генератора и компрессора;

— проверить крепление и состояние фар, габаритных и задних фонарей, стоп-сигнала, прожектора, звукового сигнала и светотехнических средств;

— проверить крепление крышек опорных и поддерживающих катков, ведущих и направляющих колес, ограничителей рычагов балансиров опорных катков, торсионов и фиксаторов балансиров;

— проверить шплинтовку пальцев в шарнирных соединениях механизма управления, состояние гусеничных цепей и их натяжение;

— проверить состояние резиновых бандажей и буферных пружин упора балансиров направляющих колес;

— проверить крепление гидравлических амортизаторов и их рычагов;

— в зимнее время года слить конденсат из влагоотделителей и продуть воздушный баллон;

— проверить состояние и крепление тягово-сцепного прибора, вооружения и крепление дуг тента;

— проверить состояние смотровых приборов, укладку и крепление ЗИП;

— устранить неисправности, обнаруженные при осмотре машины;

— смазать агрегаты и механизмы машины согласно таблице смазки;

— проверить работу механизмов управления на ходу машины.

Техническое обслуживание № 1

Выполнить все операции, указанные для ежедневного технического обслуживания, и, кроме того:

— проверить крепление впускной и выпускной труб двигателя и крепление его опор;

— проверить крепление карбюратора, состояние и регулировку привода его управления;

— слить отстой горючего из фильтра отстойника и промыть корпуса и элементы топливных фильтров;

— слить отстой из фильтров грубой и тонкой очистки масла, промыть корпуса и фильтрующие элементы фильтров;

— заменить фильтрующий элемент фильтра тонкой очистки масла;

— проверить крепление агрегатов силовой передачи и сочленения карданных валов;

— проверить и отрегулировать полный и свободный ход педали главного фрикциона и рычагов управления;

— отрегулировать привод управления коробкой передач и блокировочное устройство коробки;

— отрегулировать зазор между тормозными барабанами и лентами тормоза;

— слить масло из маслосборника под главным фрикционом;

— проверить состояние лебедки и ее привода;

— переставить ведущие колеса с правой на левую сторону тягача;

— проверить состояние аккумуляторных батарей, очистить клеммы от окиси и прочистить отверстия в пробках;

— проверить состояние и работу генератора, стартера пускового реле и реле-регулятора;

— устранить неисправности, обнаруженные при обслуживании машины;

— смазать агрегаты и механизмы согласно таблице смазки;

— проверить на ходу работу механизмов управления машиной.

Техническое обслуживание № 2

Выполнить все операции, указанные для технического обслуживания № 1, и, кроме того:

— проверить работу насос-форсунок и отрегулировать их установку по высоте;

— проверить крепление вентилятора и вентиляторной балки;

— промыть в бензине фильтры атмосферных дренажных трубок баков и прочистить трубку гидрозатвора;

— проверить и отрегулировать зазоры между клапанами и толкателями;

— промыть стакан щелевой очистки масляного фильтра;

— проверить затяжку крепления ведущих колес на валах;

— отрегулировать затяжку конических подшипников ведущего и ведомого валов главной передачи и ведомого вала бортовой передачи;

— проверить крепление контрольных приборов на щитке водителя и состояние датчиков контрольных приборов;

— отрегулировать свободный ход поводка фрикциона лебедки;

— проверить крепление лебедки, промежуточного редуктора, состояние и крепление карданных шарниров, эластичной и предохранительной муфт;

— проверить зазор между толкателями и стержнями разгрузочных клапанов компрессора;

— устранить все неисправности, выявленные в процессе обслуживания;

— смазать машину согласно таблице смазки.

Подготовка гусеничного тягача (транспортера) к летнему и зимнему периодам эксплуатации

Выполнить полный объем работ очередного планового технического обслуживания в зависимости от пробега и, кроме того:

при подготовке к летнему периоду эксплуатации:

— снять электрообогреватели стекол кабины;

— слить из системы охлаждения двигателя низкозамерзающую жидкость и промыть систему;

— промыть систему смазки двигателя, кроме системы смазки двигателя типа В-2;

— промыть топливные баки и заправить их горючим летних сортов;

— выключить котел подогрева из общей системы охлаждения двигателя;

— заменить во всех агрегатах и механизмах масла и смазки на масла и смазки летних сортов согласно таблице смазки;

при подготовке к зимнему периоду эксплуатации:

— поставить электрообогреватели на стекла кабины;

— заправить систему охлаждения двигателя низкозамерзающей жидкостью;

— проверить исправность термостата;

— промыть систему смазки двигателя, кроме системы смазки двигателя типа В-2;

— очистить головку цилиндров компрессора, поршни, клапаны, седла пружин и воздушные клапаны от отложений;

— заправить топливные баки горючим зимнего сорта;

— привести в порядок и подготовить к работе средства подогрева двигателя, обогрева и утепления тягача;

— включить котел подогрева в общую систему двигателя;

— заменить во всех агрегатах и механизмах масла и смазки на масла и смазки зимних сортов согласно таблице смазки.

„УТВЕРЖДАЮ"

Командир воинской части

_____

(воинское звание, фамилия, подпись)

„_____" _____ 19_____ г.

ПРИЛОЖЕНИЕ 8

(к ст. 128)

ПЛАН ПРОВЕДЕНИЯ ПАРКОВОГО ДНЯ В ВОИНСКОЙ ЧАСТИ №_____

„_____" _____ 19_____ г.

№ по пор.	Наименование проводимых работ	В каких подразделениях проводится	Кто выполняет работы	Кто контролирует	Отметки о выполнении
1	2	3	4	5	6

Начальник технической службы

_____

(воинское звание, фамилия, подпись)

Примечание. Планы проведения паркового дня хранятся в течение одного года.

ПРИЛОЖЕНИЕ 9

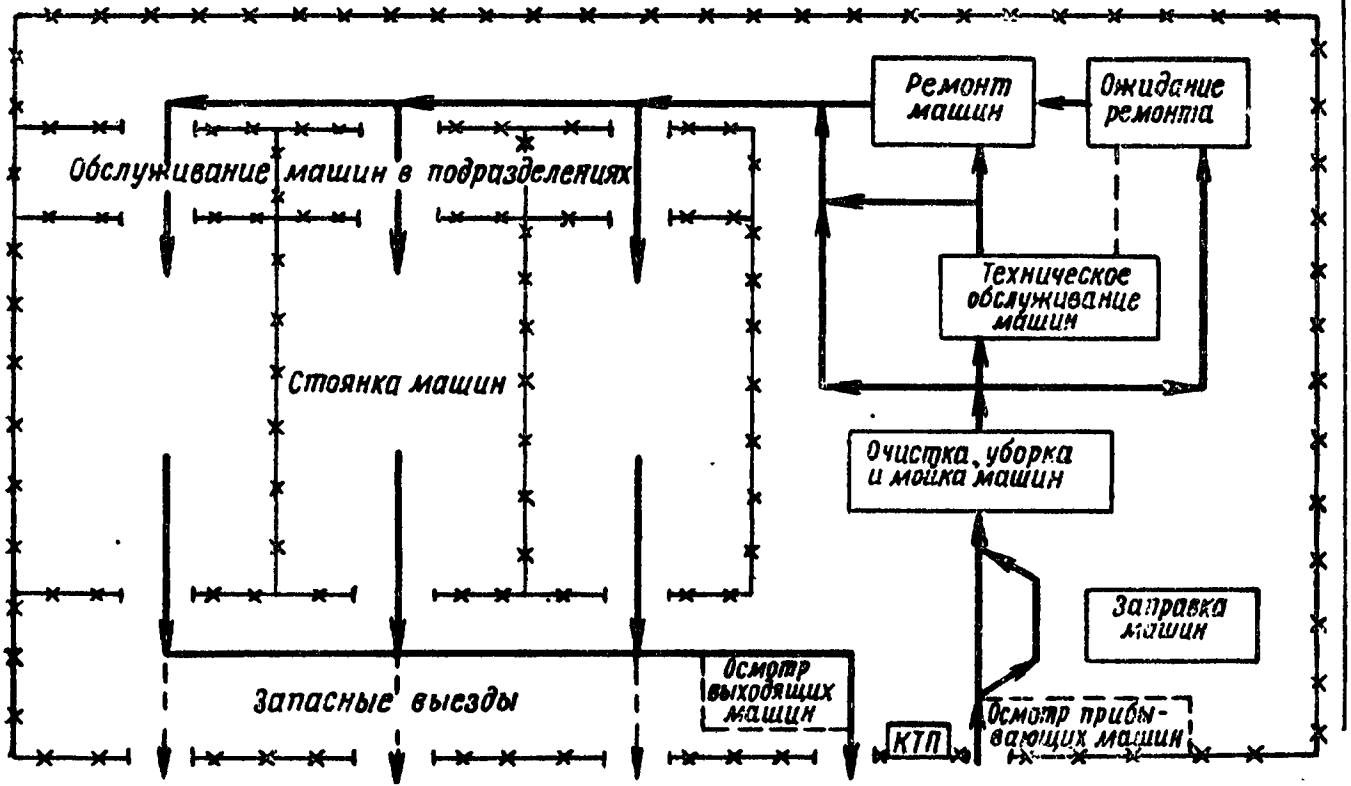
(к ст. 137)

ЖУРНАЛ ВЫХОДА И ВОЗВРАЩЕНИЯ МАШИН

№ по пор.	Дата	Подразделение	Фамилия водителя	№ путевого листа	Машина		Машина убыла из парка				Машина прибыла в парк			Подпись дежурного по парку
					марка	номер	техническое состояние машины	время (часы, минуты)	цель и маршрут	в чье распоряжение	техническое состояние машины	дата	время (часы, минуты)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

ПРИЛОЖЕНИЕ 10
(к ст. 146)

ПРИМЕРНАЯ СХЕМА ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ПРОЦЕССА ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ МАШИН



ПРИЛОЖЕНИЕ 11
(к ст. 166, 167, 279, 317)

КНИГА
УЧЕТА ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И РЕМОНТА МАШИН

(наименование части (подразделения), мастерской, отдельной ремонтной части)

Начата „_____" _____ 19____ г.

Окончена „_____" _____ 19____ г.

№ по пор. (№ заказа)	Наименование, марка машины (агрегата)	№ машины (агрегата)	Наименование, № части (подразделения), от которой машина (агрегат) поступила в техническое обслуживание (ремонт)	Дата поступления в техническое обслуживание (ремонт)	Израсходовано моторесурсов в км (мото-часах) со времени предыдущего технического обслуживания (ремонта)	Какое техническое обслуживание произведено (вид ремонта)	Краткое описание устранения дефектов, перечень замененных деталей. Какие агрегаты заменены на капитально отремонтированные (новые), №	Дата окончания технического обслуживания (ремонта)	Подпись начальника ПТО (автотракторной мастерской) и водителя
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Примечания: 1. Книга ведется:
— в мастерской части, подразделения (на пункте технического обслуживания);
— в мастерской соединения;
— в отдельной подвижной ремонтной части.

В случае размещения пункта технического обслуживания совместно с мастерской части (подразделения) книга ведется одна — на пункте технического обслуживания и в мастерской — и отвечает за ее ведение начальник мастерской.

2. По данной книге учитывается также ремонт аккумуляторных батарей и резины.

3. Перечень замененных деталей в графе 8 заполняется только при текущем ремонте (техническом обслуживании) машины.

4. При обезличенном ремонте машин в графе 10 указывается, какой части (подразделению) выдана машина.

5. На ремонтных заводах и в других стационарных ремонтных предприятиях учет поступающих для ремонта машин (агрегатов) ведется в соответствии с требованиями Руководства по организации ремонта автомобилей и тракторов в стационарных ремонтных заводах, базах и мастерских.

Стандарт 210×150

ПРИЛОЖЕНИЕ 12
(к ст. 187)

Действителен по „——“————19 г.
Машина исправна
Зам. командира подразделения по технической части (автомобильный техник)
————
(подпись)
„—“————19—г.

Техническое состояние машины проверил
„—“————19—г.
————час.————мин.

Начальник КТП————
(подпись)

КОРЕШОК ПУТЕВОГО ЛИСТА №————
Машина №————группа эксплуатации————наряжена для————в распоряжение————дата————

ПУТЕВОЙ ЛИСТ №————

Выдан „——“————19——г.
Машина ————№————группа эксплуатации———— Прицеп ————
Фамилия водителя ———— Наименование части———— По маршруту————
На основании ———— Срок подачи————
Срок возвращения————
Род перевозимого груза и вес————
В чье распоряжение ————
м. п. *Начальник технической службы*————
(подпись)

Заправка ГСМ	Горючее в литрах: бензин	Горючее в литрах: дизельное топливо	Масло в литрах	Показания спидометра: перед выходом	Показания спидометра: по возвращении	Расход ГСМ в литрах: положено	Расход ГСМ в литрах: фактически израсходовано	Расход ГСМ в литрах: экономия	Расход ГСМ в литрах: перерасход
Наличие в баках перед выездом									
Дозаправлено в пути									
Остаток в баках после работы									
Заправлено в парке									

Убыл из парка———— Прибыл в парк————
————час.————мин. ————час.————мин.
„————“————19——г. „—“—19—г.

(Оборотная сторона)

Работа машины

Маршрут следования												
Время			Пройдено километров					Перевезено груза, тонн	Отработано мото-часов			Время и место отпуска машины, показание спидометра. Расписка лица, пользовавшегося машиной
						в том числе						
Откуда, куда	убытие (число, час., мин.)	прибытие (число, час., мин.)	с грузом	без груза	всего	с прицепом	на буксире		в движении	на месте	всего	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

Подпись водителя_____

Примечание. Графы 10, 11 и 12 заполняются только для машин, учет работы которых ведется в мото-часах.

ПОЯСНЕНИЯ К ФОРМЕ

1. Путевые листы выдаются на все выходящие из парка воинской части (подразделения) автомобили, танки, самоходно-артиллерийские установки, колесные и гусеничные тягачи, тракторы, бронетранспортеры, мотоциклы.

2. Путевой лист должен быть заполнен по всем показателям, предусмотренным формой.

Все записи должны быть сделаны четко и точно отражать:

а) задание водителю (командиру машины);

б) время выезда и возвращения машины;

в) количество выданных горючего и смазочных материалов;

г) выполненную работу.

3. При выписке путевого листа лицо, заполняющее лицевую сторону путевого листа, проставляет наличие горючего в баках перед выездом в графе «Наличие в баках перед выездом». В отдельных случаях разрешается заполнять эту графу лицу, ответственному за подготовку машины к выходу.

Данные о наличии горючего перед выездом берутся как сумма граф «Остаток в баках после работы» и «Заправлено в парке» предыдущего путевого листа машины.

У машин, запуск двигателя которых производится на пусковом горючем, в графе «Горючее в литрах» указывается раздельно количество пускового и основного горючего.

4. Использованные путевые листы сдаются в техническую часть воинской части или в подразделение, где они были выписаны.

5. Путевые листы, неправильно оформленные, без расписки лица, пользовавшегося машиной, с незаполненными графами не принимаются и подлежат оформлению.

6. Испорченные бланки путевых листов погашаются, прикладываются к корешку путевого листа и хранятся так же, как и неиспользованные бланки путевых листов.

7. Для проверки правильности хранения, оформления и обработки путевых листов командиром воинской части один раз в квартал назначается комиссия с участием начальника финансового довольствия части. Результаты проверки объявляются в приказе по части.

8. Использованные бланки и корешки путевых листов хранятся в технической части в течение трех месяцев.

По истечении указанного срока путевые листы и корешки к ним уничтожаются комиссией, назначенной командиром части. Об уничтожении путевых листов комиссия составляет акт, в котором указывает:

а) период, за который уничтожаются путевые листы;

б) общее количество и номера уничтоженных путевых листов.

9. Путевые листы, не полностью оформленные, имеющие подчистки, а также путевые листы аварийных машин с отметкой о чрезвычайных происшествиях или злоупотреблениях не уничтожаются, а прикладываются к акту и хранятся вместе с ним.

ПРИЛОЖЕНИЕ 13

СЕКРЕТНО

(по заполнении)

(к ст. 206)

КНИГА УЧЕТА КАТАСТРОФ, АВАРИЙ, ПОЛОМОК И НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЕВ

(наименование соединения, части)

Оглавление книги

№ по пор.	Наименование происшествия (для части) Наименование части (для соединения)	Страницы

Правила ведения книги

1. Записи в книге делаются на основании материалов расследования, донесений о катастрофах, авариях и несчастных случаях, актов технического состояния, актов-рекламаций и других документов в день их поступления.

2. Книга учета катастроф, аварий, поломок и несчастных случаев ведется:

в части — раздельно по видам происшествий;

в соединении — раздельно по частям.

№ по пор.	Часть, подразделение	Дата автотракторного происшествия	Марка и номер машины, фамилия, имя, отчество водителя	Обстоятельства автотракторного происшествия, характер повреждения, кто пострадал (фамилия, имя, отчество)	Причина автотракторного происшествия	Время отправления донесения	Мероприятия

ПРИЛОЖЕНИЕ 14

(к ст. 265)

ТИПОВОЙ ОБЪЕМ РАБОТ ПРИ СРЕДНЕМ РЕМОНТЕ АВТОМОБИЛЯ

№ по пор.	Наименование основных работ	Примечание
1	Пробный пробег автомобиля (на 300—500 *м*) или запуск двигателя. Ознакомление с состоянием агрегатов	Пробег автомобиля или запуск двигателя осуществляется, если это допускает состояние автомобиля (агрегатов)
2	Чистка и мойка автомобиля	
3	Снятие радиатора	
4	Снятие электрооборудования	
5	Снятие основных агрегатов, требующих капитального ремонта	
6	Снятие рулевого управления	
7	Снятие переднего неведущего моста	
8	Капитальный ремонт снятых основных агрегатов. Промывка картеров агрегатов, не проходящих капитального ремонта, проверка и устранение обнаруженных неисправностей, регулировка подшипников, сальников, зацепления шестерен. Замена смазки	В ремонтных частях (подразделениях), производящих средний ремонт автомобилей на готовых агрегатах, взамен агрегатов, требующих капитального ремонта, устанавливаются отремонтированные или новые агрегаты

№ по пор.	Наименование основных работ	Примечание
9	Проверка рулевого управления	
10	Проверка переднего неведущего моста	
11	Проверка подвески	
12	Проверка состояния тормозной системы, регулировка и ремонт тормозов	В случае необходимости проточить барабаны
13	Промывка радиатора, пайка трубок и бачков радиатора	
14	Проверка, переборка и зарядка аккумуляторной батареи	
15	Проверка электросигнала, замка зажигания, электропроводки, фар, заднего фонаря, стоп-сигнала и другого электрооборудования. Проверка установки фар	
16	Проверка рамы и оперения. Правка крыльев, подножек, замена брызговиков кронштейнов, проверка глушителя	
17	Промывка и проверка топливной аппаратуры и баков	
18	Проверка кабины и платформы. Ремонт петель, ручек, замков и стеклоподъемников. Вставка стекол, замена негодных резиновых прокладок стекол. Правка вмятин и заварка трещин, постановка заплат. Ремонт подушки си-	

№ по пор.	Наименование основных работ	Примечание
	денья и спинки, ремонт верха кабины. Замена отдельных досок бортов и пола платформы. Ремонт оковки платформы и замена негодных нормалей	
19	Установка на автомобиль снятых для проверки и ремонта агрегатов, узлов и приборов	
20	Проверка пробегом	
21	Устранение дефектов, обнаруженных при пробеге	
22	Окраска автомобиля	

ПРИЛОЖЕНИЕ 15

(к ст. 265)

ТИПОВОЙ ОБЪЕМ РАБОТ ПРИ СРЕДНЕМ РЕМОНТЕ ГУСЕНИЧНОГО ТЯГАЧА (ТРАКТОРА)

№ по пор.	Наименование основных работ	Примечание
1	Пробный пробег тягача (на 300—500 *м*) или запуск двигателя. Ознакомление с состоянием агрегатов	Пробег тягача или запуск двигателя осуществляется, если это допускает состояние тягача
2	Чистка или мойка тягача	
3	Снятие электрооборудования, приборов питания и подогрева двигателя	
4	Снятие радиатора	
5	Снятие топливных баков	
6	Снятие гусеничных цепей	
7	Снятие основных агрегатов, требующих капитального ремонта	
8	Капитальный ремонт снятых основных агрегатов. Промывка картеров агрегатов, не проходящих капитального ремонта, проверка и устранение обнаруженных неисправностей, регулировка подшипников, сальников, зацепления шестерен. Замена смазки	В ремонтных частях (подразделениях), производящих средний ремонт тягачей (тракторов) на готовых агрегатах, взамен агрегатов, требующих капитального ремонта, устанавливаются отремонтированные или новые агрегаты

№ по пор.	Наименование осиовиых работ	Примечаиие
9	Проверка механизмов управления и тормозов	
10	Проверка подвески и прицепного устройства	
11	Промывка радиатора, пайка трубок и бачков радиатора	
12	Проверка, переборка и зарядка аккумуляторной батареи	
13	Проверка приборов электрооборудования, питания и подогрева	
14	Проверка рамы и оперения, правка и заварка крыльев, подножек, щитков	
15	Промывка и проверка топливных и масляных баков	
16	Проверка кабины и платформы, ремонт петель, ручек, замков, стеклоподъемников. Вставка стекол, замена негодных резиновых прокладок стекол. Ремонт сидений и спинок. Правка вмятин, заварка трещин, постановка заплат. Ремонт оковки платформы. Ремонт тента	
17	Установка снятых для проверки и ремонта агрегатов, узлов и приборов	
18	Регулировка механизмов	
19	Испытание пробегом	
20	Устранение дефектов, обнаруженных при пробеге	
21	Окраска тягача (трактора)	

ПРИЛОЖЕНИЕ 16

(к ст. 271)

ПЛАН-ЗАДАНИЕ

(наименование ремонтной части, подразделения)

на _____ 19___ г.

(месяц, срок)

1. Производственное задание

№ по пор.	Наименование работ	Количество	Трудовые затраты в человеко-часах	
			на единицу	на все количество
	Всего . . .			

2. Расчет рабочего времени

Наименование показателя	Величина показателя
Фонд рабочего времени производственников	
Время, отведенное на боевую и политическую подготовку	
Потери рабочего времени	
Процент переработки норм	
Полезная отдача рабочего времени производственников	

Начальник _____

(воинское звание, фамилия, подпись)

„____" _____ 19___ г.

ПРИЛОЖЕНИЕ 17

(к ст. 312)

А К Т
ПРИЕМКИ ОТРЕМОНТИРОВАННОЙ МАШИНЫ (АГРЕГАТА)

„_____" _____ 19__ г.

Представитель _____ ремонтной части
(наименование)

_____
(должность, воинское звание, фамилия)

Представитель _____ воинской части
(наименование)

_____
(должность, воинское звание, фамилия)

Произвели осмотр вышедшей из _____ ремонта
(вид ремонта)
машины (агрегата) _____
(наименование, марка)
заводской № _____ военный № _____
двигатель № _____ шасси (корпус) № _____

Установили:

1. Машина (агрегат) вышла из ремонта „_____"
_____ 19__ г., производственный заказ № _____

2. При приемке машины (агрегата) установлено:

_____

_____

_____

_____

3. Укомплектованность:

_____

_____

_____

_____

С машиной сдаются:

паспорт №_____, выданный _____
(кем выдан)

„_____" _____ 19____ г.

формуляр №_____,

составленный _____ „____" _____ 19____ г.,
(кем составлен)

формуляр №_____, составленный _____ „____" _____ 19____ г.

_____

_____

Акт составлен в_____ экземплярах, из них:

экз. № 1_____

экз. № 2_____

Машина (агрегат) выдана на основании_____

_____

(наряд №_____, доверенность №_____;

приказание №_____ и т. д.).

Машину (агрегат) сдал:

_____
(подпись)

Машину (агрегат) принял:

_____
(подпись)

_____

„_____" _____ 19____ г.

Примечания: 1. Акт составляется в двух экземплярах на каждую машину, прошедшую средний (капитальный) ремонт. При ремонте агрегатов допускается составление группового акта.

2. Второй экземпляр акта выдается представителю части, получившему машину (агрегат) из ремонта.

3. В п. 2 для машин, прошедших средний ремонт, указывается: какие основные агрегаты заменены на капитально отремонтированные (новые); диаметры цилиндров, коренных и шатунных шеек коленчатого вала (при ремонте двигателя).

4. В п. 3 для автомобиля указываются № покрышек и % годности их.

ПРИЛОЖЕНИЕ 18

(к ст. 397)

КНИГА УЧЕТА МАШИН, ПОСТУПИВШИХ НА СППМ

(наименование части, соединения, объединения)

СППМ №_____

(место размещения, карта . . .)

Левая сторона

№ по пор.	Дата	Наименование и марка (тип) поступивших машин (агрегатов)	№			Где подобрана или кем доставлена машина	Какой воинской части принадлежит	Наличие водителя (фамилия, имя, отчество)
			воен.	двигателя	шасси			

Правая сторона

Комплектность	Техническое состояние (вид ремонта)	Произведенные на СППМ работы	Куда отправлена (кому сдана) машина (агрегат), дата, № документа (или расписка водителя, приемщика)	Примечание

Примечания: 1. В начале записей на левой стороне книги указываются № СППМ и место его размещения с указанием координат по карте.

2. При передаче всех собранных на данном СППМ машин эвакуационным или ремонтным частям вышестоящего соединения (объединения) книга учета машин после заполнения всех граф остается в эвакуационном подразделении, развертывавшем СППМ, и начинает заполняться вновь на следующем СППМ.

ПРИЛОЖЕНИЕ 19

(к ст. 417)

ТАБЛИЦА КАТЕГОРИРОВАНИЯ АВТОТРАКТОРНОЙ ТЕХНИКИ И ИМУЩЕСТВА

№ по пор.	Наименование	1 категория	2 категория	3 категория	4 категория	5 категория
1	Автомобили, гусеничные и колесные тягачи, транспортеры и тракторы	Новые, с пробегом до 3000 *км* или 100 мото-часов, технически исправные	С пробегом свыше 3000 *км* или 100 мото-часов, а также прошедшие средний и капитальный ремонт	Требующие среднего ремонта	Требующие капитального ремонта	Негодные, восстановление которых невозможно или нецелесообразно. Подлежащие списанию
2	Автотракторные прицепы	Новые, не бывшие в эксплуатации, исправные	Бывшие в эксплуатации, прошедшие ремонт, исправные	То же	То же	То же

№ по пор.	Наименование	1 категория	2 категория	3 категория	4 категория	5 категория
3	Велосипеды	Новые, не бывшие в эксплуатации, исправные	Бывшие в эксплуатации, прошедшие ремонт, исправные	Требующие ремонта	Не устанавливается	Негодные, восстановление которых невозможно или нецелесообразно. Подлежащие списанию
4	Автомобильные шины	Новые, не бывшие в употреблении, а также имеющие пробег до 3000 *км*, исправные	Имеющие пробег от 3000 до 15 000 *км*, исправные	Имеющие пробег свыше 15 000 *км*, исправные, а также прошедшие ремонт	Требующие ремонта	То же

№ по пор.	Наименование	1 категория	2 категория	3 категория	4 категория	5 категория
5	Запасные части и агрегаты	Новые, не бывшие в употреблении, исправные	Бывшие в употреблении и прошедшие ремонт, исправные	Требующие ремонта (только для деталей)	Требующие капитального ремонта (только для агрегатов)	Негодные, восстановление которых невозможно или нецелесообразно. Подлежащие списанию
6	Парковое, производственное и прочее оборудование	То же	То же	Требующее среднего ремонта	Требующее капитального ремонта	То же
7	Инструмент и приспособления	То же	То же	Требующие ремонта	Не устанавливается	То же

№ по пор.	Наименование	1 категория	2 категория	3 категория	4 категория	5 категория
8	Материалы и металлы	Кондиционные, отвечающие требованиям ГОСТ	Некондиционные	Не устанавливается	Не устанавливается	Не устанавливается

Примечания: 1. Автомобили, гусеничные и колесные тягачи, транспортеры, тракторы, прицепы, велосипеды, агрегаты, парковое и прочее оборудование и приспособления, требующие текущего ремонта, относятся ко 2-й категории.

2. Техническое состояние специальных автомобилей (прицепов) определяется техническим состоянием шасси, которое устанавливается в соответствии с настоящей таблицей, и техническим состоянием специального оборудования.

Категория специального автомобиля (прицепа) устанавливается по низшей из категорий, определяемых в отдельности для шасси и специального оборудования.

ПРИЛОЖЕНИЕ 20

(к ст. 424)

Кому_____куда_____

Копия: военному представителю АВТУ МО на_____

_____

(наименование предприятия)

ИЗВЕЩЕНИЕ

1. Военный округ_____ воинская часть_____ город_____почтовый адрес_____

2. Марка машины_____, № машины_____, № двигателя_____

3. Завод-изготовитель (для новых машин и агрегатов) или ремонтная часть (для машин и агрегатов, прошедших ремонт)_____

4. Дата получения машины (агрегата) воинской частью

_____

5. Дата обнаружения неисправностей «____»_____19__г.

6. Двигатель отработал до повреждения____мото-часов, машина прошла_____*км*,

7. Поврежденный агрегат, его номер и описание обнаруженного дефекта

_____

_____

8. Причины возникновения обнаруженного дефекта

_____

_____

9. Дополнительные сведения

_____

_____

Для рассмотрения претензии по качеству продукции и составления двухстороннего акта-рекламации прошу командировать своего представителя в воинскую часть не позднее «—» —— 19— г. или дать свое согласие на составление одностороннего акта-рекламации. Воинская часть оставляет за собой право составить односторонний акт-рекламацию в случае, если Ваш представитель не прибудет в срок.

Командир воинской части _____

(подпись)

Примечания: 1. В п. 8 также указать возможный способ устранения дефекта (силами поставщика, ремонтной части или воинской части).

В случае выхода из строя машины (агрегата), прошедшей ремонт, в п. 9 указать № документов, под которым машина (агрегат) поступила из ремонта.

2. При высылке извещения по телеграфу оно должно содержать адрес воинской части, марку и № изделия, краткое описание недостатков, а также способ их устранения.

3. Переписка с заводом-поставщиком ведется по условному наименованию воинской части, штатные должности командиров (начальников) воинских частей не указываются.

ПРИЛОЖЕНИЕ 21

(к ст. 429)

„УТВЕРЖДАЮ"
Командир (начальник)

_____
(фамилия, подпись)

„____" _____ 19____ г.

М. П.

Кому _____

Куда _____

АКТ-РЕКЛАМАЦИЯ

1. Округ _____ воинская часть _____ адрес почтовый _____ телеграфный _____ жел.-дор. _____

2. Марка машины _____

3. Номер машины (заводской) _____

4. Номер двигателя _____ шасси № _____

5. Номер агрегата, вышедшего из строя _____

6. Завод-изготовитель или ремонтная часть (если машина получена из ремонта) _____

7. Номер клейма контрольного мастера завода _____

8. Время получения машины _____

9. С начала эксплуатации (после ремонта) или с момента постановки на машину деталей (агрегата) из запасных частей (при рекламации на запасные части) машина прошла _____ *км* или отработала _____ мото-часов.

10. Когда было произведено последнее обслуживание машины и в каком объеме _____

_____

11. Дата обнаружения неисправности

„____" _____ 19____ г.

12. Извещение о вызове представителя завода-поставщика (ремонтной части) выслано „——“————19__г. за №————

13. Фамилия водителя, его квалификация и стаж работы

———————————————

Водитель допущен к вождению машин приказом по части №————от „———“————19———г.

14. Описание обнаруженного преждевременного износа, поломки или аварии и обстоятельств, при которых они произошли ————————————————

———————————————

15. Причины преждевременного износа, поломки или аварии и виновная сторона по заключению комиссии———

———————————————

———————————————

16. Следует заменить или отремонтировать следующие агрегаты или детали————————————

———————————————

———————————————

17. Машина подлежит восстановлению силами воинской части, завода-поставщика (ремонтной части) на месте, на заводе и т. п. (ненужное зачеркнуть)————

———————————————

18. Причины, вызвавшие составление одностороннего акта-рекламации ————————————

Председатель комиссии ————————————

Представитель завода-поставщика (ремонтной части)

———————————————

———————————————

Члены комиссии: ————————————

„———“————19———г.

Примечания: 1. Акт-рекламация на изделия, поступившие от заводов промышленности, составляется в пяти экземплярах и направляется:

экз. № 1 — заводу-поставщику,
экз. № 2 — представителю АВТУ МО на заводе,
экз. № 3 — АВТУ МО,
экз. № 4 — АВТУ (АВТО) военного округа,
экз. № 5 — в дело воинской части.

Акт-рекламация на машины, поступившие из ремонта, составляется в двух экземплярах и направляется ремонтной части и в дело части.

2. Акт-рекламация должен составляться с наибольшей полнотой и отвечать на все вопросы, предусмотренные формой. В акте должно быть подробно изложено описание дефекта, причина его возникновения и виновная сторона; требует ли дефект заводского ремонта или может быть устранен на месте путем замены соответствующих деталей приборов (агрегатов); возможность устранения силами и средствами части или специалистами завода-поставщика.

3. Акт-рекламация подписывается всеми членами комиссии и утверждается командиром (начальником) части. При этом указываются только фамилии без указания штатных должностей. Подпись командира (начальника) части скрепляется гербовой печатью с условным наименованием части.

В частях, не имеющих условного наименования, заполнение акта ведется по действительному наименованию части.

ПРИЛОЖЕНИЕ 22

(к ст. 261)

ПЕРЕЧЕНЬ ОСНОВНЫХ АГРЕГАТОВ МАШИН

Тип машины	Осиовные агрегаты
Грузовой автомобиль	Двигатель, коробка передач, раздаточная коробка, передний ведущий мост, средний мост, задний мост, рама
Легковой автомобиль и автобус	Двигатель, коробка передач, задний мост, передний мост, раздаточная коробка, рама, кузов
Гусеничный тягач (трактор)	Двигатель, коробка передач, главный фрикцион, главная передача, планетарный механизм поворота, бортовые передачи, лебедка, гусеничный движитель (гусеничные цепи, ведущие и направляющие колеса, опорные и поддерживающие катки)

ПРИЛОЖЕНИЕ 23 (к ст. 454)
СЕКРЕТНО (по заполнении)

СВОДКА (ДОНЕСЕНИЕ)

по автотракторной службе _____
(соединение, объединение)

на „____" _____ 19____ г.

_____
пункт размещения, карта (масштаб, год издания)

1. Наличие, техническое состояние автотракторной техники и укомплектованность водителями:

Наименование	По списку	Неисправные					Наличие водителей
		всего	в том числе требуют				
			текущего ремонта	среднего ремонта	капитального ремонта	списания	
Колесные машины							
Гусеничные машины							

II. Боевые потери, ремонт и эвакуация машин за сутки:

Наименование	Боевые потери		Отремонтировано		Эвакуировано		
	всего	в том числе безвозвратные	средний ремонт	капитальный ремонт	на дивизионные СППМ	на армейские СППМ	на фронтовые СППМ
Колесные машины							
Гусеничные машины							

III. Пункты размещения автотракторных частей _____

_____

_____

IV. Дополнительные данные _____

_____

В этом пункте излагаются те вопросы, о которых начальник технической службы считает необходимым донести.

Начальник _____
(должность, воинское звание, фамилия, подпись)

ОГЛАВЛЕНИЕ

Стр.

Глава I. **Общие положения** 7
Глава II. **Обязанности должностных лиц по автотракторной службе** 15
Глава III. **Организация эксплуатации автотракторной техники** 36
1. Общие положения . . . . . —
2. Порядок использования машин 40
3. Планирование эксплуатации и ремонта машин 44
4. Организация контроля за техническим состоянием и эксплуатацией машин 48
5. Консервация машин 51
Глава IV. **Техническое обслуживание машин** . . 53
1. Общие положения . . . . . —
2. Виды и периодичность технического обслуживания 56
3. Подготовка машин к эксплуатации в летний и зимний периоды 60
4. Особенности эксплуатации машин в сложных условиях 64
5. Парковый день 69
Глава V. **Устройство парков и внутренняя служба в них** 72
1. Общие положения . . . . . —
2. Постоянные парки 74
3. Полевые парки 76
4. Устройство парков 77
5. Организация охраны, маскировки и укрытия машин 91
6. Противопожарные мероприятия в парках . 92
7. Порядок выхода и возвращения машин . . 95

Стр.

15. Типовой объем работ при среднем ремонте гусеничного тягача (трактора) 264
16. План-задание 266
17. Акт приемки отремонтированной машины (агрегата) 267
18. Книга учета машин, поступивших на СППМ 270
19. Таблица категорирования автотракторной техники и имущества 272
20. Извещение 276
21. Акт-рекламация 278
22. Перечень основных агрегатов машин . . 281
23. Сводка (донесение) по автотракторной службе 282

Под наблюдением генерал-лейтенанта технических войск *Смирнова А. Т.* и редактора подполковника *Окунева Ю. К.*

Сдано в набор 23.5.64 г. Подписано к печати 7.7.64 г.
Формат бумаги 70 × 92¹/₃₂ — 9 печ. л. — 10,53 усл. печ. л.
10,139 уч.-изд. л.
Г-10828
Военное издательство Министерства обороны Союза ССР
Москва, К — 160
Изд. № 5/6632 Зак. 6375

Продаже не подлежит